

LA STAMPA

Automobilismo - Ciclismo

Alpinismo - Escalatoria

Canotto - Canottaggio - Yachting

SPORTIVA

(Conto corrente colla Posta)

Ippica - Atletica - Scherma

Ginnastica - Calcio - Tiro - Podismo

Giocchi Sportivi - Varietà

Esce ogni Domenica in 16 pagine illustrate.

DIRETTORI: NINO G. OAIMI E AVV. CESARE GORIA-GATTI - REDATTORE-CAPO: GUSTAVO VERONA

ABBONAMENTI

Anno L. 5 - Estero L. 10

Un Numero { Italia Cent. 10 | Arretrato Cost. 20

{ Estero .. 15

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE

TORINO - Piazza Solferino, 20 - TORINO

TELEFONO 11-86

INSERZIONI

Per trattative rivolgersi presso

l'Amministrazione del Giornale



Le grandi manifestazioni podistiche. - La riuscitissima marcia dei rioni organizzata a Milano dal giornale sportivo Verde e Azzurro ed alla quale parteciparono oltre 2000 concorrenti, segna una data notevole dell'evoluzione dello sport, iniziando la conquista delle classi popolari.

Il massimo dei trionfi

spetta sempre ai

Pneumatici

DUNLOP

La Corsa Ciclistica MILANO-GENOVA, nella quale si sono registrate le seguenti vittorie:

Classe Professionisti

1° ROSSIGNOLI

l'unico partito con Pneumatici

DUNLOP

Classe Dilettanti

1^a Categoria: **1° Aibertario**

2^a " **1° Albini**

conferma vieppiù la superiorità dei

PNEUMATICI

Dunlop



The DUNLOP PNEUMATIC TYRE CO LTD

MILANO — Via Fatebenefratelli, 13 — MILANO

Molte Case annunziano come novità sensazionale il nuovo magnete rotativo senza martelletto e comunicante colla solita bougie,

“ La Peugeot ”

le consegna correntemente senza tanta réclame!

Altre decantano le valvole comandate,

“ La Peugeot ”

consegna senza differenza le valvole comandate od automatiche.

Nessuna Casa però può consegnare la **sola unica novità pratica** quale la

Forcella realmente elastica “ PEUGEOT ”

Agenti Generali per l'Italia:

G. C. F.lli PICENA - Torino

Via Lagrange, n. 41.

EUGENIO PASCHETTA

TORINO - Corso Valentino, 2 - TORINO

Concessionario esclusivo per l'Italia:

Cicli e Motocicletti **WANDERER**

Cicli **LUX**

È nell'interesse di ogni ciclista, prima di fare i suoi acquisti, di visitare i miei magazzini, dove, oltre alle suddette macchine, troverà un ricchissimo assortimento di Accessori, Pneumatici, ecc.

Prezzi fissi non suscettibili di alcuna diminuzione

Ai soli Soci del **T. C. I.** che presenteranno regolare tessera comprovante il pagamento dell'annualità in corso, verrà accordato il 10% di sconto.

Macchine d'occasione a prezzi incredibili

10 Biciclette di marca

1 Motocicletta **WANDERER 2 1/2 HP**

2 " **PEUGEOT**

1 " **SAROLÈA**

Riparazioni e cambi a condizioni favorevolissime.

IL GIRO DI TORINO

Domenica, 22 maggio, ore 17 - Moto-Velodromo Umberto I

A questa grandiosa affermazione podistica, in detta dal nostro giornale, sta per arridere quel lusinghiero successo che era nei nostri voti e nelle nostre speranze e al conseguimento del quale ci siamo adoperati con tutte le nostre migliori forze.

Ci limitiamo ora a riassumere le norme e le notizie che possono interessare sia coloro che parteciperanno al nostro giro, sia quelli che vorranno assistere al suo svolgimento, riservandoci di pubblicare domenica mattina un supplemento straordinario contenente l'elenco degli iscritti divisi per gruppi e categoria, coll'indicazione del numero portato da ciascuno.

Le adesioni.

Come abbiamo annunciato, tra le adesioni più significative vi è quella della Camera del Lavoro di Torino che accettava di secondare questa nostra iniziativa appoggiandola presso gli operai. Fu così possibile una conferenza del nostro direttore Nino G. Caimi tenuta agli operai con discreto intervento nei locali dell'Associazione degli operai, sabato sera, nella quale appunto venne spiegata l'importanza che lo sport può avere come mezzo di educazione e di elevazione delle masse.

Tra le più interessanti adesioni noteremo nella categoria podisti scelti le iscrizioni dei più noti campioni del podismo italiano e i vincitori di tutte le grandi prove di resistenza di questo anno, cioè: Ferri, Pagliani, Gila, Volpati, Stobione, Frascini, Quattropanni, De Micheli, nonché di alcuni corridori francesi.

Senza poter per ora precisare il numero delle categorie, è certo che si potranno fare i seguenti gruppi:

Giovanetti — Podisti scelti — Soci di Società Sportive — Studenti — Militari — Pompieri — Guardie daziarie — Guardie di P. S. — Spazzini — Meccanici — Tipografi — Macellai — Muratori.

La partenza.

La partenza del giro di Torino avrà luogo dalla Piazza d'Armi (angolo ferroviaria) domenica alle

ore 17 (5 pom.)

causa l'avanzarsi della calda stagione.

La partenza verrà data a gruppi alla distanza di uno o due minuti ciascuno. L'andatura sarà completamente libera, come libero sarà il costume da indossarsi dai concorrenti (con speciali raccomandazioni di non usare dei costumi non decenti).

L'itinerario e i controlli.

Il percorso di 10 km. dovrà essere fatto da tutti i concorrenti indistintamente, seguendo completamente tutto il percorso che è il seguente: Piazza d'Armi, corso Castelfidardo, corso Montevecchio, corso Vinzaglio, via Cernaia, corso San Martino, piazza Statuto, corso Principe Oddone, corso Regina Margherita, via Napione, corso Lungo Po, corso Cairoli, corso Vittorio, corso Re Umberto, entrata Moto-Velodromo.

I concorrenti dovranno correre sulla strada (che sarà tenuta sgombra da uno speciale servizio di polizia) e lungo il percorso in luogo non conosciuto incontreranno tre posti fissi di controllo, da cui riceveranno tre diverse marche che dovranno essere consegnate all'arrivo.

Si avvertono i concorrenti che chi non sarà in grado di consegnare all'arrivo il bracciale e tutte le marche di controllo sarà senz'altro squalificato.

Un servizio di controllo in bicicletta lungo il percorso sarà pure fatto dai soci dell'Audax, della Società La Torino, dello Sporting Club e chiunque si staccherà per qualsiasi motivo dal percorso indicato sarà squalificato.

I controlli fissi lungo il percorso saranno distinti da una speciale bandiera bianca e quivi tutti dovranno fermarsi per ricevere le marche di controllo.

Entrata al Velodromo.

I concorrenti entreranno al Velodromo da una speciale porta sul Corso Re Umberto e quindi giunti sulla pista in terra, dovranno fare un mezzo giro per recarsi al traguardo.

Ad ogni corridore sarà preso il tempo d'arrivo e le funzioni di cronometrista saranno disimpegnate dal signor Mario Roggero, che sarà co-

diuvato nella registrazione degli arrivi dai signori Maccagno, Verona e Giannuzzi. La giuria è composta dai membri del nostro Comitato avv. Clarotti, dott. Ostorero, prof. Isacco, dott. Monti, avv. Rosano, a cui si aggiungeranno un rappresentante della Camera del Lavoro, un delegato del Municipio e i presidenti delle varie Società sportive torinesi.

La riunione al Velodromo Umberto I.

In occasione dell'arrivo del nostro Giro di Torino, d'accordo colla direzione del Motovelodromo Umberto I abbiamo organizzato nel pomeriggio una interessante riunione alla quale non mancherà di assistere un numeroso pubblico che potrà anche assistere all'arrivo e alle ultime lotte del Giro di Torino.

La riunione comincerà alle ore 16 con una corsa di biciclette con allenatori, in cui il noto corridore Serra di Torino, che si è rivelato in queste ultime riunioni uno dei migliori giovani *stayers* italiani, tenterà di battere il record dell'ora dilettanti detenuto da Carlevaro con km. 55. Il forte campione sarà allenato dai ben noti *chauffeurs* Clement, Moro e Cedrino, e quindi è facile prevedere che il tentativo sarà coronato da risultato favorevole, e la lotta sarà interessante.

A completare la riunione non è escluso che venga combinata qualche partita di caccia alla volpe, o qualche *match* podistico. Il record dell'ora terminerà alle ore 17 1/2, e poco dopo comincerà l'arrivo in pista dei concorrenti al giro di Torino, che partiranno da Piazza d'Armi alle ore 17. Il tempo massimo concesso ai concorrenti per fare il percorso è di ore 1 10'

I bracciali.

Tutti i concorrenti sono invitati a presentarsi negli uffici della nostra Redazione da sabato dopo mezzogiorno fino a domenica alle ore 12 per il ritiro del bracciale, contro presentazione del biglietto che hanno ricevuto all'atto dell'iscrizione.

Tutti i concorrenti sono invitati a trovarsi in tenuta di corsa, domenica, 22 maggio per le ore 16 in Piazza d'Armi, lungo il corso Peschiera per la formazione dei gruppi e preparativi di partenza.

Sul concorso ippico di Buenos Ayres

La *Stampa Sportiva*, unico fra i giornali italiani, ha avuto diffusi e precisi particolari sul ritiro dei tre ufficiali italiani Bolla, Calvi e Ubertalli dal concorso ippico di Buenos Ayres e non ha mancato di far seguire le notizie da doverosi commenti sulla figura poco bella che il Ministero della guerra italiano ha fatto in tutta questa faccenda.

L'informazione del ritiro degli ufficiali italiani essendoci giunta telegraficamente, noi abbiamo nel frattempo continuato a ricevere dal nostro solerte corrispondente argentino interessanti lettere sulla preparazione di questo concorso ippico, lettere in cui viene lumeggiato con precisione l'ambiente nel quale si preparava il concorso e le sorprese che avrebbero atteso i nostri ufficiali nel caso che avessero partecipato a questo sedicente concorso internazionale.

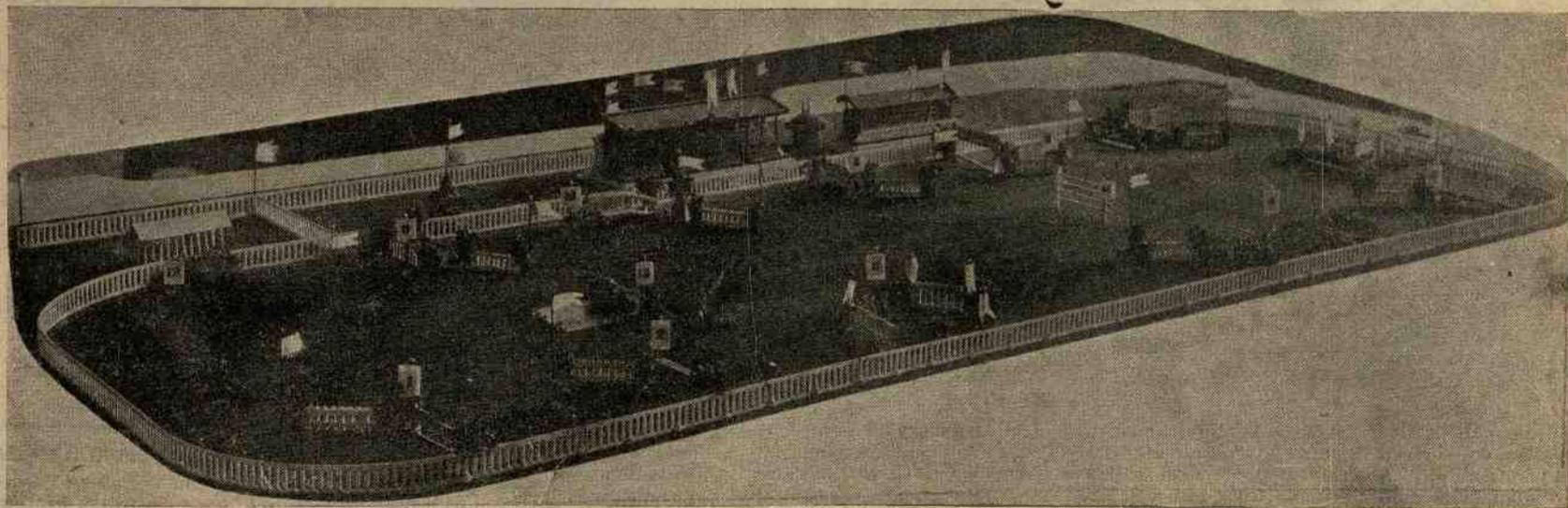
Fortunatamente pel buon nome italiano tutto ciò non era sfuggito al cav. Cobianchi, reggente la Legazione d'Italia a Buenos Ayres, il quale premurosamente e apertamente ha segnalato al Governo di Roma questo stato di cose chiedendo senz'altro il ritiro dalla gara. E in questo contegno energico e coraggioso il diplomatico italiano si sentiva appoggiato e incoraggiato dalla gran maggioranza della colonia italiana che non cessando dal festeggiare i tre campioni del patrio esercito, condivideva i timori sul risultato d'una prova, nella quale la spiccata superiorità degli italiani era una garanzia di non esatto apprezzamento, visto che era precedentemente stata decisa la vittoria argentina.

E quando più tardi l'ordine di ritirare gli ufficiali italiani dalla gara di Buenos Ayres venne da Roma, la colonia italiana ne esultò e ne fu riconoscente a chi aveva provocato questa decisione.

Gli ufficiali italiani, dopo aver assistito come spettatori al concorso ippico (divenuto) argentino svoltosi in questi giorni, stanno per rimpatriare e appunto perchè non hanno partecipato alla prova la loro superiorità è affermata anche in Argentina avendo durante le prove superato 1,60, 1,80 di altezza, mentre la media dei saltatori argentini non superò l'1,20, 1,30.

Durante una delle prove preparatorie, alla presenza del Presidente della Repubblica, del Sindaco di Buenos Ayres e di alcune personalità argentine, il tenente Bolla con *Blitz* ha saltato successivamente, 1,60, 1,70, 1,80 e infine facendo legare la barriera con corde ha raggiunto i m. 2,10, e con *Revere* (ex-Duca) m. 1,80.

Così pure in lunghezza col Bolla cavallo *Como* ha raggiunto i 7 metri. Il tenente Calvi aveva preparato i cavalli *Po* e *Arno* portandoli a saltare m. 1,50, 1,60. Ubertalli con *Egida* e *Benefice* aveva toccato i m. 1,75.



Il campo del Concorso Ippico di Buenos Ayres e la disposizione degli ostacoli. — 1. Barriera, 2. Muro, 3. Pare à mouton, 4. Trampolino, 5. Tronco d'albero, 6. Riviera, 7. Siepe, 8. Cavallina, 9. Valla, 10. Ponte, 11. Salto doppio, 12. Blanquette irlandese, 13. Salto in lungo, 14. Salto in alto.

**I più resistenti
e i migliori
Pneumatici per
Automobili sono
quelli della marca**

Le GAULOIS

fabbricati dagli Stabilimenti Bergougnan & C. di Clermont-Ferrand

**Concessionari per
la vendita
Stabilimenti già
BENDER & MARTINY
Torino, Genova,
Roma, Milano, Padova**

Scherma a cavallo

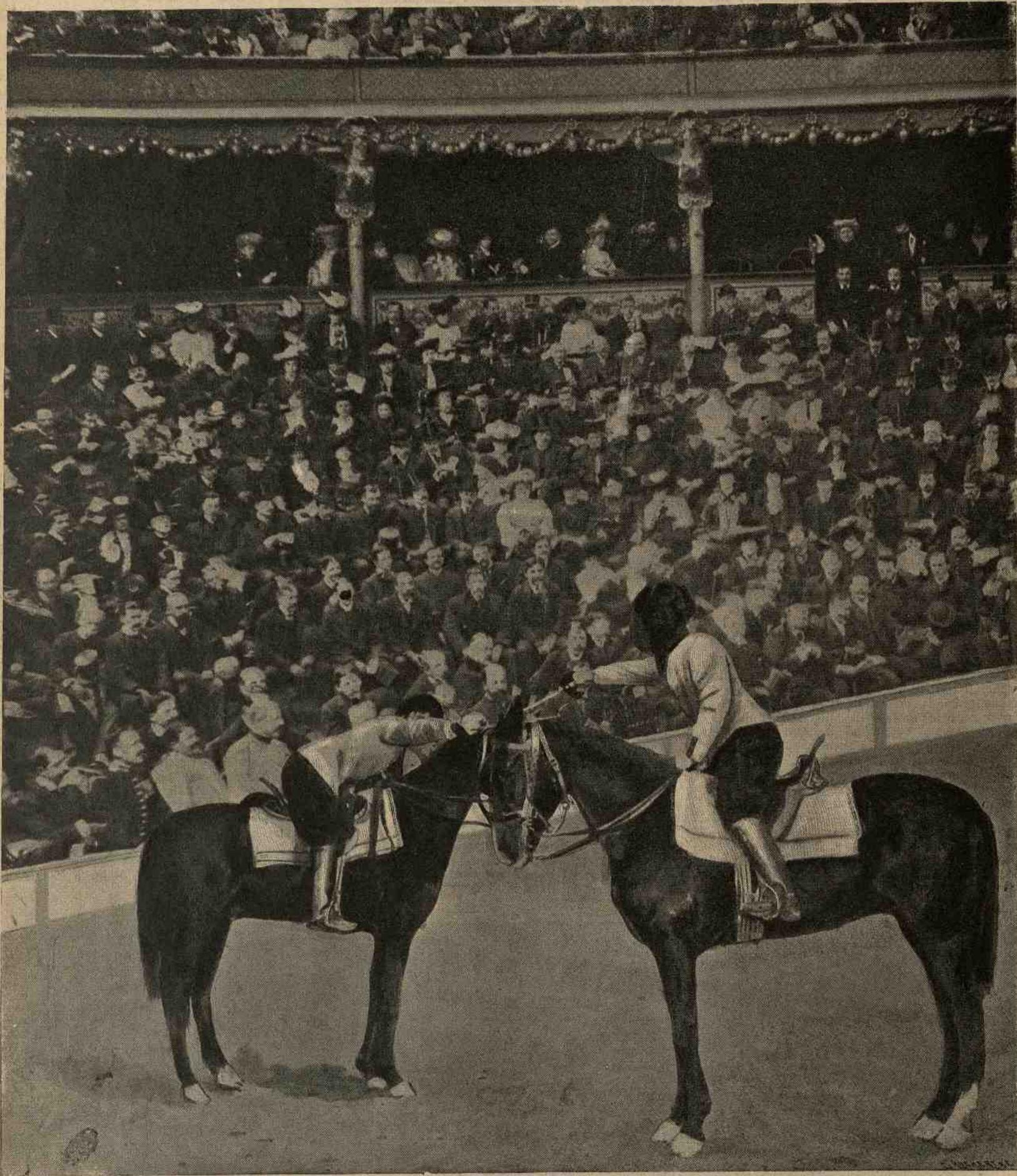
La scherma è un anacronismo nei nostri tempi. Questi due fattori: equitazione e scherma che hanno formato l'essenza del valore dei cavalieri antichi e che hanno avuto, attraverso tutto il medioevo, una esistenza intimamente e stretta-

barbara — che vive nella nostra memoria suffusa d'una aureola di poesia e di fascino indimenticabili.

In Italia il noto maestro Agésilao Greco aveva tentato qualche anno fa di ridare un'ora di vita e di fortuna alla scherma a cavallo e in varie città italiane ci ha fatto assistere a degli spetta-

pesanti armature e alla scherma equestre medioevale, solo per far risuscitare un morto che non avrebbe nessun titolo per comunicare fra noi.

Un altro tentativo di esumazione ha fatto la società *Le Sabre* di Parigi e le illustrazioni che riproduciamo rappresentano appunto un assalto dato al Nouveau Cirque, a scopo di beneficenza, tra il luogotenente de la Touche e de Lesseps,



mente connessa, hanno fatto divorzio e mentre l'equitazione si avviava verso la presente oscurità e dimenticanza, la scherma appiedandosi saliva alla fama del più intellettuale fra gli sports.

Così è tramontata quella poetica leggenda delle cavalleresche storie dei fastosi tornei che erano e rimangono uno dei più bei simboli di quell'età avventurosa e crudele — insieme cavalleresca e

colli coreografici equestri-schermistici, dei quali però se si poteva ammirare la buona intenzione non si poteva però decantare l'utilità sportiva.

La scherma a cavallo fatta colle nostre armi attuali, ossia cercare di riprodurre coll'aiuto del cavallo il gioco fine dell'arte schermistica moderna, non è cosa possibile, nè certamente ad alcuno potrebbe sorridere l'idea di ritornare alle

Hôtel du Nord - Torino (Via Roma)

Solo albergo con completo **Garage** capace di 8 vetture, munito di fossa e attrezzi, *gratuito* **pei clienti**. — **Deposito olio e benzina**. — Occorrendo meccanico. — **Massimo confort - Prezzi moderati**. — **N. RAMONDETTI, prop.**

“ **EADIE** ”
“ **WILSON** ”

Serie per Biciclette e Motociclette di fama mondiale, insuperabile per eleganza e scorrevolezza. — Ogni pezzo come garanzia porta la marca di fabbrica.

Rappresentante per tutta l'Italia con Deposito.

Milano - GIULIO MARQUART - Milano

Le grandi riunioni podistiche in Italia

LE GARE DI GENOVA - LA MARCIA DEI RIONI - IL GIRO DI MILANO

Come è promettente questa gioconda primavera italica, come è bello questo fiorire di sane energie popolari che seguano il lento ma sicuro propagarsi dello sport nel nostro popolo!

Quelle idealità sportive, che qualcuno crede ancora il privilegio dei ricchi e la brillante stola che ricopre le occupazioni di chi non ha nulla da fare — dopo aver servito di avanguardia nelle rudi battaglie della scienza, dopo essere entrate come coefficiente dello sviluppo industriale d'un paese — scendono ora a portare l'impeto della loro forza nel sangue assopito del popolo e a spargervi copiosi tesori di energie fisiche, di educazione morale, e ritemprare muscoli e caratteri, a ridonare salute e giocondità alla gioventù delle officine e delle scuole.

Lo sport pedestre fra tutti meglio si addice a questa nobile funzione di rompiacciaccio e per le sue modestissime esigenze economiche s'insinua più agevolmente nelle masse e apre vittoriosamente il cammino alla finale conquista.

E di questo bello e promettente propagarsi delle idealità sportive, non possono che esultare quanti con noi sentono e comprendono l'alta importanza della missione sportiva e fanno opera di apostoli, poichè è certo che gettato nel terreno fertile di entusiasmi e di sangue sano del nostro popolo, il seme dello sport vi può dare frutti meravigliosi e alle virtù personali di pochi specialisti si verrà finalmente

Per iniziativa della fiorente e benemerita Società Sport Pedestre Genova fu organizzata pel 1° maggio una grande giornata sportiva, il cui programma pratico e utile ha permesso di racco-

mente differenti sforzi e meglio conseguire quell'armonico sviluppo che deve essere il supremo scopo dell'educazione sportiva.

Dell'organizzazione di questa grandiosa giornata va data ampia lode alla direzione dello Sport Pedestre, al suo ottimo presidente sig. Orenco, all'infaticabile G. B. Rota direttore della riunione, al prof. Quaglia, al sig. Zingales.

Dal lungo elenco dei premiati stralciamo alcuni nomi tra i primi.

Premi di rappresentanza (Gara di salto):

1° Premio, dono del ministro della pubblica istruzione, Orfanotrofo maschile — 2° Scuola tecnica Baliano — 3° Id., Ugolino Vivaldi — 4° Istituto Artigianelli — 5° Scuola tecnica Mameli — 6° Scuola tecnica di Voltri — 7° Albergo dei poveri — 8° Scuola tecnica Nino Bixio — 9° Uso di Mare.

Gara di salto in alto (Società sportive):

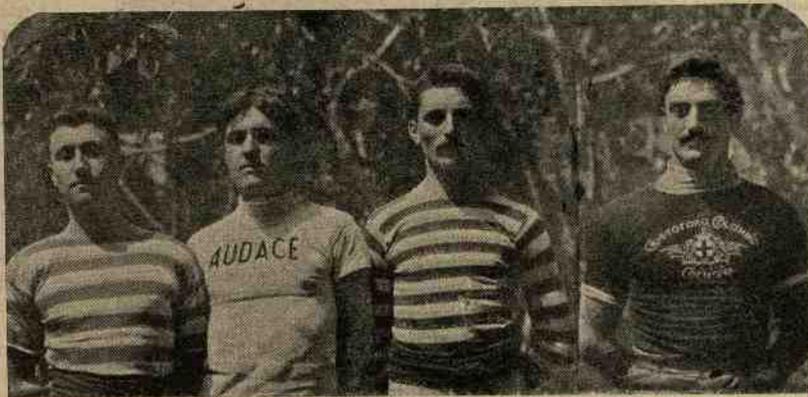
Premio unico, dono del ministro di agricoltura, industria e commercio, alla Cristoforo Colombo di Genova.

Gare podistiche (Scuole secondarie, ecc.):

Premio a pari merito: Scuole tecniche Ugolino Vivaldi-Baliano ed Istituti Artigianelli.

Marcia collettiva Scuole:

1° Premio Scuola tecnica Baliano, dono del ministro d'agricoltura, industria e commercio — 2° Scuola tecnica Ugolino Vivaldi, dono del Pre-



Devecchi

I vincitori delle gare di salto.
Casalis

Gannia

Pisani

(Fot. A. Frixione, Genova)

gliere l'adesione di tutte le società sportive genovesi e di molte altre di città italiane, nonchè l'intervento di squadre di tutte le scuole e istituti scolastici della città.

Si raccolse così un battaglione di oltre 900 giovani, divisi in squadre, formanti un brillante



Gruppo della Giuria e della Stampa.

sostituendo l'elevazione media delle masse in modo che da questa larga onda di sangue caldo e rigoglioso, che lo sport metterà in movimento e rafforzerà nelle sue pulsazioni, nuovo e migliore indirizzo trarrà la vita del paese.

Tutte queste considerazioni ci vengono suggerite dall'eco dei grandi avvenimenti che il maggio ha visto svolgersi in Italia e sono il riflesso di quelle prime grandiose affermazioni podistiche che l'autunno salutava vittoriose a Parigi.

Già con successo incoraggiante coll'apertura della stagione si ebbero nelle varie città italiane delle importanti riunioni podistiche fra cui riuscitissimi furono i giri delle città (Cremona, Alessandria, Napoli, ecc.).

Però tra le manifestazioni grandiose e solenni viene prima come data Genova, la superba capitale, che con slancio così lodevole ha dato in questi ultimi tempi impulso bellissimo a tutti i rami di attività sportiva.



(Fot. A. Frixione, Genova).

Il reggimento dei piccoli marciatori giunge al Ponte Pila.

corteo che attraversò la città e si avviò ai piani di Sant'Eusebio dove ebbe luogo la colazione.

Prima della partenza, nei viali del giardino dell'Acquasola si svolsero delle gare pedestri e a S. Eusebio, dopo la marcia, si fecero delle gare di salto, accoppiando così genialmente i diversi esercizi e abituando i giovani a dare successiva-

fetto della provincia — 3° Istituto Artigianelli, dono del Municipio di Genova — 4° Albergo dei poveri, dono del cav. uff. Vassallo — 5° Orfanotrofo maschile, dono del Municipio, con diploma, R. Scuole tecniche Goffredo Mameli, Uso di Mare e Nino Bixio di Voltri.

Marcia collettiva (Società):

Premio unico, dono del ministro della guerra, alla Cristoforo Colombo di Genova.

Ecco i risultati delle gare podistiche:

Corsa metri 1200. — 1° Penna Roberto (campione d'Italia) — 2° Ceretti Giulio, Sport — 3° Rainero Carlo, id. — 4° a pari De Gasperis e Dallavia, id. — 5° Veloce.

Corsa metri 3000. — 1° Pallenzzone Giuseppe (campione



La fanfara della società Colombo, che accompagnava la marcia.

(Fot. A. Frixione, Genova).

“HAMMER”
“PERRY”

LA MIGLIORE SERIE PER BICICLETTE
CATENE E SERIE PER BICICLETTE

VENDITA ESCLUSIVA
Ditta LUIGI SACCHI di Bozzi Durando e C.
MILANO

Chiedere cataloghi: Ciollismo - Soprascarpe - Impermeabili - Prodotti gomma.

TOT
DIGESTIBLE-CACHETS
Digestivo in cachets, d'origine anglo-americana, che agisce per graduale antisepsi direttamente sulle vie digerenti, biliari, ed intestinali, con sorprendente efficacia.

della Liguria) — 2° Orselli Attilio — 3° Lanfranchi Eugenio — 4° Venturini — 5° Rainero Carlo — 6° Morello — 7° Tellarini — 8° De Gasperis — 9° Berutti Giovanni.

Corsa giovanetti metri 600. — 1° Fioranti Gigio — 2° Giordano Ernesto — 3° Dellepiane Enrico — 4° Amodio Umberto.

Corsa giovanetti (seconda gara). — 1° Pino Fioranti — 2° Anidi Pietro — 3° Macera P. a pari di Vassallo Aroldo — 4° Badano di Savona.

Poule di salto scolastica. — 1° Ferrando Pietro dell'Orfanatrofio maschile — 2° Vergazzola Vittorio della Tecnica Goffredo Mameli — 3° Isabella Luigi dell'Istituto Artigianelli.

Con felicissima iniziativa il giovane e brillante confratello quotidiano *Verde e Azzurro* di Milano ha ottimamente organizzato per giovedì 12 corrente una marcia podistica dei rioni, stabilendo con lodevole decisione di premiare quelli tra i vari rioni di Milano che avrebbero avuto il maggior numero degli arrivati in gruppo in confronto dei partiti. Il percorso era di 12 km. e con slancio sconosciuto fin qui oltre 4000 iscrizioni giunsero all'intraprendente confratello milanese, tanto da obbligarlo ad anticipare la chiusura delle iscrizioni.

E con spettacolo nuovissimo ed eloquente si è veduta questa immensa falange di oltre 2000 concorrenti (che tanti furono i partenti) attraversare le vie di Milano in colonna serrata e slanciarsi di buon passo verso Sesto e il Trotter, metà della gara.

Di questa grandiosa affermazione podistica per la quale meritate parole di plauso da ogni parte del mondo si volsero alla solerte direzione del *Verde e Azzurro* (e aggiungiamo cordialmente le nostre), avremmo voluto dare un più ampio resoconto fotografico. Ma tutta la schiera dei nostri buoni amici fotografi era evidentemente assorbita dalla grande falange dei marciatori e quindi dobbiamo accontentarci di fare un breve cenno della premiazione accennando ai risultati delle diverse gare podistiche che unitamente a questa si svolsero in quella giornata dentro e fuori del Trotter, per cui davvero si può dire che la geniale iniziativa del *Verde e Azzurro* rimane nella storia del podismo italiano.

Le diverse riunioni della Giuria hanno così stabilito l'ordine delle premiazioni.

Marcia dei rioni.
1. Rione Sempione, 12 arrivati su 12 partenti. Medaglia d'argento a tutti i partecipanti. Egual premio venne assegnato a tutti i partecipanti del Rione Garibaldi con 186 su 187.



Gila di Torino (3°) Pagliani di Roma (2°) Ferri di Bologna (1°)
I vincitori della Maratona Italiana. (Fot. Ganzini, Milano).

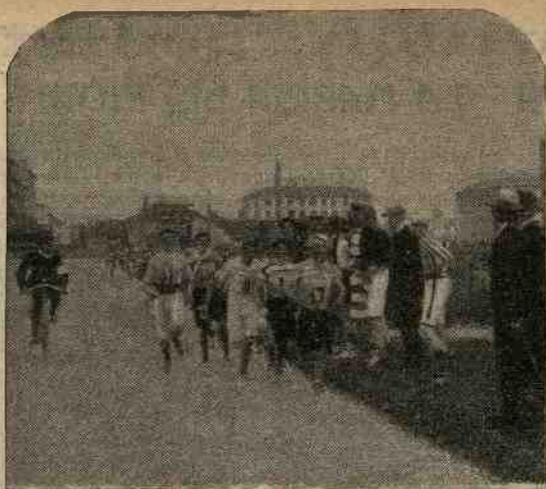
Seguono: Venezia 207 su 210, Tenaglia 159 su 173, Magenta 102 su 103, Vittoria 115 su 129, Ticinese 79 su 83, Genova 95 su 99, Nuova 63 su 66, P. Umberto 62 su 71, Romana 38 su 45, Vigentina 61 su 65, Sempione 12 su 12, Monforte 25 su 27, Volta 31 su 34, Ludovica 24 su 29.

Corsa Maratona (30 chilom.).
Arrivati in quest'ordine:
1. Ferri ore 2 1' 45", 2. Pagliani a quasi mezzo giro, 3. Gila, 4. Gatti Luigi, 5. e 6. Rasero e Quattropanni arrivati assieme tenendosi per mano. Il Quattropanni è giovanissimo e piccolissimo.

Seguono: 7. Stobbione in ore 2 15' 33", 8. Cremonesi 2 21' 18", 9. Galletti 2 22' 48", 10. Camatti 2 23' 31", 11. Pallanzone 2 25' 22", 12. Leardi, 2 32", 13. Lanfranchi 2 32' 27", 14. Archenti 2 36' 11", 15. Lilimi, 2 37', 16. Bernazzana 2 37' 43", 17. Cattani 2 40' 38", 18. Ferrari 2 40' 38", 19. Giovanoli T. 2 43' 45", 20. Andreoli 2 48' 7", 21. Scotti 2 48' 20".

Entro il tempo massimo Audisio, Cutter, Arozzi, Ghiringhelli, Bianchi, Sonnetti, Vigorelli, Pessina, Lamiani.

Corsa velocità 100 metri.
1° Batteria: 1. Torretta, 2. Quartiroli, 3. Del Bo. 2° Batteria: 1. Bambilla, 2. Salvioli, 3. Pozzoni. 3° Batteria: 1. Colombo, 2. Casalis, 3. Bernabei. 4° Batteria: 1. Tarella, 2. Brambilla, 3. Azzimonti. 1° Semifinale: 1. Torretta, 2. Salvioli, 3. Quartiroli. 2° Semifinale: 1. Colombo, 2. Tarella, 3. Brambilla. **Résumé:** 1. Brambilla. **Decisiva:** 1. Torretta Gaspare in 11 3/5, 2. Colombo Umberto, 3. Salvioli Alberto, 4. Quartiroli Pietro, 5. Brambilla.



La partenza della Maratona italiana. (Fot. Ganzini, Milano).

Steeple Chase podistico (m. 804 9): 1. Pozzone Guido 1' 21" 4/5, 2. Ghezzi Abramo, 3. Dordani Vittorio, 4. Torretta Luigi. N. P. Bonalancia, Foscati, Azzimonti, Vecchi, Borella, Botturri, Giannini, Repossi e Tarella.

Criterium di mezzo fondo (m. 1609):
1. Penna Roberto in 4' 45", 2. Nicola Alario, 3. Ghezzi Abramo, 4. Cazzulano G. N. P. Galbiati e Botturri.
In complesso una giornata riuscitissima.

Raphael.

Pure con lusinghiero successo si svolse a Milano domenica scorsa il giro di Milano, organizzato per la seconda volta della *Gazzetta dello Sport*. La gara si è disputata nelle prime ore del mattino e numerosi furono soprattutto i concorrenti della categoria bambini (circa 400): 1. arrivato, Morandi G.; 2. Bonzaghi L.; 3. Pogliani L.; 4. Illy Alfredo; 5. Biffi A.; 6. Croci L.; 7. Landria E.; 8. Archenti G.; 9. Biglioli M.; 10. Pinto C.; 11. De Franceschi L.; 12. Grippa G.; 13. Cazzaniga E.; 14. Pozzoni A.

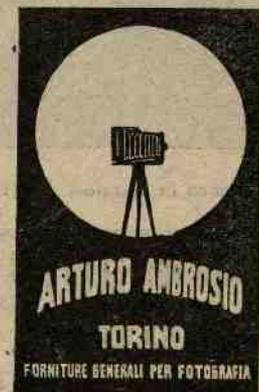
Corsa professionisti, partenti 78: 1. Pagliani Pericle della Lazio di Roma, in 36'; 2. Frascini di Omegna in 36'15"; 3. Ferri della Virtus di Bologna, in 36'48"; 4. De Micheli A. di Milano, in 38'17"; 5. Rasero di Asti, in 38'25"; 6. Quattropanni, in 38'36"; 7. Gatti L.; 8. Balconi P.; 9. Cremonesi F.; 10. Delfini A.; 11. Orlandi B.; 12. Cutter; 13. Stobbione; 14. Archenti; 15. Cornata; 16. Galletti A.; 17. Gazzulani; 18. Lariano; 19. Terzan; 20. Tangazzi.

Marcia (partenti 90): Arrivano primi D. Rovida e G. Singer di Milano, in 53'17". Avendo il Rovida un leggero vantaggio sul Singer, egli viene classificato primo; 3. Pampado in 54'49"; 4. Negri in 55'36"; 5. Lucini; 6. Bressy di Napoli; 7. Bellati; 8. Piemontesi; 9. Pisani; 10. Morandotti; 11. Paradisetti; 12. Marani E.; 13. Pretto; 14. Poletti; 15. Kramer; 16. Ripa; 17. Balzarini; 18. Garbini; 19. Alquanti.

Gara di squadre: 1. Società *Voluntas*; 2. *Pro-Milano*; 3. *Pro-Milano*; 4. *Sempione*; 5. *Sempione*; 6. *Voluntas*; 7. *Sciensa*.
La Società *Voluntas* vince la Coppa Challenge, la *Pro-Milano* il premio di rappresentanza.

La riunione automobilistica Milanese

L'aggettivo glorioso delle Cinque giornate con cui venne battezzata la riunione automobilistica milanese avrebbe dovuto portar fortuna a questo primo esperimento turistico coraggiosamente lanciato e amorosamente studiato dalla direzione dell'A. C. I. di Milano, e come le famose cinque giornate quarantottistiche che avevano segnato la liberazione della città dallo abborrito straniero, così la moderna edizione di esse doveva segnare l'affrancamento dell'automobilismo italiano dalle abborrite e temute corse di velocità.



I risultati di questa prima battaglia però non furono (convieno confessarlo!) troppo soddisfacenti e l'unico che rimane

vittorioso è il principio discusso e discutibile delle corse, che si riconferma quello che tutti sanno e cioè una cosa pericolosa e costosa e non per questo meno necessaria come lo è la guerra. Finché si è in pace tutti sono d'accordo nel proclamarsi nemici della guerra e nel lavorare per combatterne il pericolo; ma allorché le supremazia d'un popolo o la legge fatale dell'evoluzione porta al contrasto, il primo a ricorrere alla guerra è quello stesso Czar di Russia a cui si deve l'istituzione del Tribunale dell'Aja.

Così nel campo automobilistico. Finché si pensa che questa industria può benissimo compiere da sola il suo cammino ascendente e che la conquista dei più può anche essere fatta lentamente e gradatamente... è inutile e assurdo parlare di corse e nessuno può logicamente contrastare questo principio.

Ma allorché si crede opportuno di fare qualche cosa per accelerare questo cammino e anticipare questa conquista, allorché chi sa e comprende vuole adoperarsi perché altri sappiano e comprendano, allora il concetto della gara si impone, e bisogna ammettere il principio della lotta come fondamento della legge naturale della selezione.

L'esperimento di Milano ci ha confermato che preparare un programma scevro di pericoli, ma pieno di calcoli e di coefficienti, un programma nel quale la misura del confronto non era il massimo sforzo che una vettura può dare e quindi che permettesse di stabilire una netta, precisa e inconfutabile superiorità o affermazione, non è sufficiente per invogliare le fabbriche a sobbarcarsi nel non lieve sacrificio che richiede una corsa.

Nè si può fare largo assegnamento sull'intervento del turista privato — a cui dà fastidio la sola lettura del regolamento — e che non basta a sedurre la gola dei premi, per quanto cospicui come quelli della riunione di Milano.

Come cronaca, della riunione milanese diremo che, come abbiamo già accennato, il numero esiguo dei partenti ha scemato molto l'interesse che legittimamente si era raccolto attorno a questa prova.

Come dettagli di cronaca sullo svolgimento di queste cinque giornate, ci limiteremo a riassumere quanto hanno diffusamente pubblicato i giornali milanesi, visto che (con esempio senza precedenti finora nel campo automobilistico italiano) nessun invito è pervenuto al nostro giornale per questa riunione.

Come dicemmo, quindi la prova si svolse in cinque giornate: alla partenza da Milano per Sondrio erano presenti 9 vetture fra le due categorie del programma, e tutte giungevano la sera alla meta, e cioè i signori Tomaselli (*Bianchi*), Alby (*Taurinia*), Wehrheim (*Darracq*), Maggioni (*Eisenach*), Martini (*Martini*), Soldati (*Oldomobile*), Frascini (*Isotta Fraschini*), Weil-Schott (*Fiat*), e Foa (*Figini*).

Nella seconda giornata nelle vicinanze di Sondrio si svolsero le gare di velocità (2 km. con 600 metri di slancio e 400 per l'arresto) e la prova di salita sull'Aprica.

Nella gara di velocità si ottennero le seguenti medie chilometriche (a carico completo e non per tutti uguale): 1° categoria Maggioni, km. 50; Alby, km. 43; Frascini, km. 38,700; Soldati, km. 31 — 2° categoria: Martini, km. 67,900; Weil-Schott, km. 65,300; Foa, km. 60,800; Tomaselli, km. 58,080; Wehrheim, km. 58.

Nella prova di salita (km. 10, pendenza dal 6 al 9%), si ebbero questi tempi: Weil-Schott, 20' 20"; Martini, 20' 44"; Wehrheim, 29' 58"; Tomaselli, 30' 1"; Maggioni, 32' 24"; Alby, 38' 32"; Frascini, 39' 44"; Foa, 56' 27"; Soldati, 57' 36".

Nel terzo giorno venne fatto il percorso Sondrio-Milano, durante il quale l'avv. Alby di Torino in una strettissima curva presso Civate urtava contro il parapetto d'un ponte, causando dei danni alla vettura che lo costrinse a ritirarsi dalla prova, in cui la sua *Taurinia* aveva così bene debuttato.

Gli otto rimasti in gara compirono nel quarto giorno il percorso Milano-Novara-Stresa e ritorno e lo compirono tutti.

Nell'ultima giornata venne fatto il percorso Milano-Brescia e ritorno, dopo di che la Giuria ha raccolto tutti i dati delle varie prove e sta ora preparando la premiazione, sulla quale ritorneremo appena resa nota.

Segnaliamo intanto le cordiali e simpatiche accoglienze che i concorrenti ebbero in tutte le città e piccoli paesi attraversati, l'ottima organizzazione dei controlli, la buona preparazione della prova fatta dalla solerte direzione dell'A. C., che fu grandemente coadiuvata nello svolgimento delle varie prove dai signori Ferrante, Maurer, Curletti, Confalonieri, Negroni, Maggi, Riva, Ceresa e Brigatti.

Elettrotecnica "FORESTI"
MILANO - Via Chiaravalle, 4 - MILANO

Prima ed unica fabbrica italiana di apparecchi per l'accensione elettrica nei motori ad esplosione.

Cataloghi gratis a richiesta.

Il Gran Premio della Repubblica



Ellegaard-Mathieu. Doerflinger-Ingold. Mayer-Rutt. Meyers-Schilling. Bao. Brière. Brécy. Tom Linton. Tommy Hall.

Il ciclismo è sempre, specie all'estero, lo sport che offre le più numerose, le più importanti riunioni. A Parigi, centro primo di ogni sport, i grandi premi continuano a sussistere e per quanto si voglia parlare da alcuni di decadenza dello sport ciclistico, pure la grande prova di Parigi ci dimostra l'inverso. E' quello un vero grande avvenimento dello sport del pedale cui partecipano non solo i più forti campioni del mondo intero, ma il Gran Premio della Repubblica tiene sempre il record delle iscrizioni. Furono 88 gli *sprinters* che corsero al Parco dei Principi, 88 gli attori di quella grande riunione ciclistica che per la terza volta veniva organizzata e richiamava ad Auteuil una numerosa folla di spettatori.

Questa volta i risultati non corrisposero pienamente alle previsioni, per quanto però nulla si possa dire del vincitore. Fu Rutt, il piccolo tedesco, che vinse da gran campione, perchè forte più degli avversari. Fra questi si trovavano eccellenti campioni i quali fino a pochi mesi innanzi il Gran Premio erano classificati tra i primi. Così diremo di Ellegaard, di Meyers, di Mayer, di Schilling.

Ma Ellegaard e Meyers, gli eroi di altre riunioni, non figurarono, secondo alcuni si vuole, perchè non fossero in forma, secondo altri invece si crede che attualmente i due campioni stanno iniziando la parabola discendente della loro carriera ciclistica.

Quello che è vero si è che lo Schilling ha avuto

ragione nella semifinale sull'olandese e sul danese ed è arrivato buon secondo nella decisiva, superando Mayer giunto terzo e rilevandosi *sprinter* di primo rango.

Come si vede, la terza prova del Gran Premio riuscì una vittoria completa per i tedeschi, i quali già nel 1901 con Arend ne uscirono vincitori.

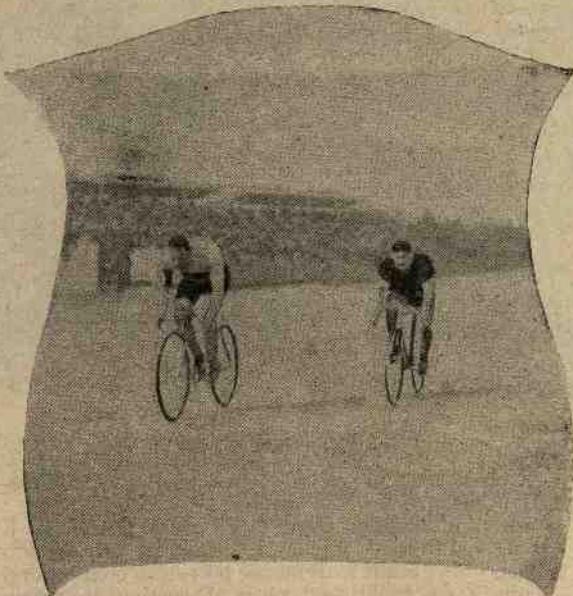
Il Gran Premio della Repubblica ha scritto dunque un terzo nome nella lista dei vincitori,

di questi giorni appunto a Parigi i grandi *cracks* si sono allineati in una gara dell'ora, e cioè Bruni, Walthour e Hall, gli *stayers* principi della stagione.

L'americano Walthour ha vinto dimostrandosi campione imbattibile almeno per il momento.

E così il ciclismo continua a registrare vittorie, ad elencare nomi, a classificare dilettanti e professionisti. Tramontano i vecchi, lottano i nuovi e le piste continuano a sussistere sempre popolate.

V. G.



Il « Gran Premio della Repubblica » Meyer, in batteria, batte Louvet.

i quali sono i seguenti: 1901 Arend (tedesco), 1902 (non si corse), 1903 Ellegaard (danese), 1904 Rutt (tedesco).

L'esito di questa terza grande prova mette in prima linea fra gli *sprinters* tre tedeschi.

Dopo la velocità si è fatta della resistenza e

La lubrificazione delle biciclette e motociclette ha importanza?

Assolutamente sì. Malgrado ciò, parte dei ciclisti e motociclisti la trascurano con danno enorme delle loro macchine. Solo con una perfetta lubrificazione si può ottenere la massima scorrevolezza e si può assicurare la maggior durata alle parti meccaniche. Si è da qualche tempo imposto all'attenzione di tutti un nuovo lubrificante che per la sua speciale ed accurata confezione risponde completamente allo scopo. Si tratta dei lubrificanti *Glide*, sulla bontà dei quali hanno dichiarato numerosissimi intelligenti, classificandoli gli unici perfetti. *L'olio Glide è stato recentemente provato da una grande Casa costruttrice di magneti che lo riconobbe l'unico atto alla lubrificazione di detti apparecchi d'accensione.*

La Ditta Eugenio Paschetta, Corso Valentino, 2. Torino, a titolo di saggio, fa invio franco in tutta Italia, contro cartolina vaglia di L. 1,25, di detti lubrificanti, composti di una latta d'olio per movimenti a sfere e per magneti, e di una scatola di pasta per catene.

Detta Ditta concede questa facilitazione solo per qualche tempo ed allo scopo di far apprezzare i suoi prodotti.

Grand Hôtel Ville et Bologne - Torino

Corso Vittorio Emanuele, 60 (in faccia alla Stazione di P. N.)

Prezzi moderati - Luce elettrica - Bagni - Caloriferi - Garage.

Il preferito dagli sportmen. L. QUECCIO, prop.



FERNET-BRANCA
Specialità dei
FRATELLI BRANCA - MILANO

AMARO, TONICO
Corroborante, Digestivo

Guardarsi dalle contraffazioni



Marius Thé, vincitore della sua batteria.



Anzani (italiano), vincitore della sua batteria.

THE READY BRAKE

“ DUPLEX ”

CARLONI'S PATENT

È la più grande Novità del 1904.

Istantaneità fulminea.
Regolabilità cronometrica.
Dolcezza di manovra non mai raggiunta.

Il miglior Freno del mondo per Città e Montagna.

CARLONI'S BRAKE COMPANY - MILANO, Via Giulini, 5.

In vendita presso:

Barnett e Scotti - Fabbre e Gagliardi - Corrado Frera e C. - Giulio Marquart e Comp. - Secondo Prati - Sironi Oggioni e C. - Luigi Sacchi - G. Leoni e C.

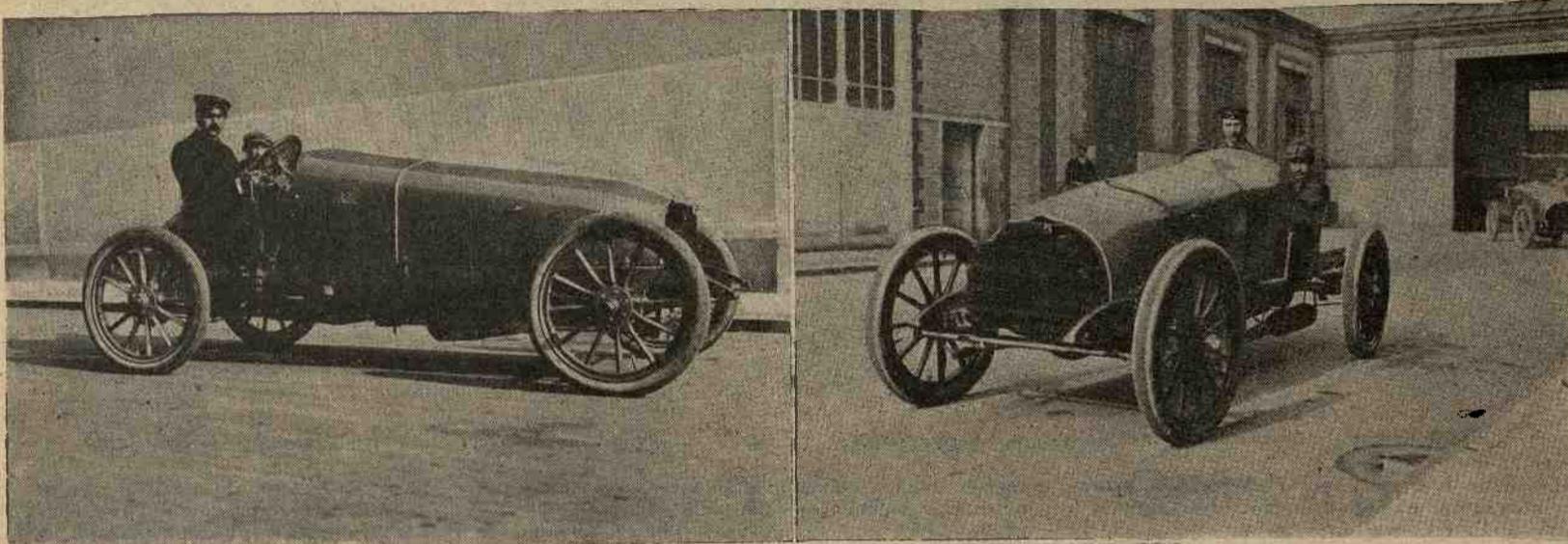
AVVICINANDOSI ALLA GORDON BENNETT

I concorrenti - Le eliminatorie inglesi e francesi

Il più grande avvenimento del mondo automobilistico va diventando l'avvenimento del giorno. L'approssimarsi della data del grandioso *meeting* di Hombourg, lo svolgersi delle prime gare elimi-

Francia, Belgio, Germania, Svizzera, Austria e Italia, ossia otto nazionalità, ognuna delle quali sarà rappresentata da tre vetture. In complesso 24 concorrenti, che dovranno misurarsi su un percorso

paesi come la Francia, l'Inghilterra e l'America, la lotta tra le marche migliori è incominciata dalle eliminatorie in modo che queste gare possono considerarsi come le prove generali della



80

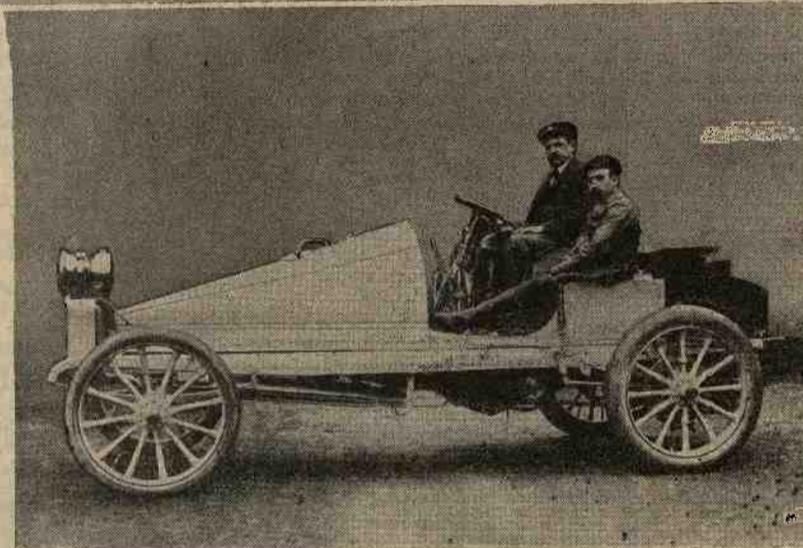
Hanriot sulla 60 HP Bayard Clément.

natorie, l'intensificarsi dei preparativi e dell'aspettativa rendono questo argomento il favorito di tutte le conversazioni degli *sportsmens* e non è più possibile soffermarsi a salutare un conoscente *chauffeur* senza che entri nel breve discorso una domanda sulla Gordon Bennett.

Certamente l'importanza di questa grande corsa internazionale si è venuta accrescendo, anche per la scomparsa e le proibizioni di altre riunioni, da veder rivolta su di essa l'attenzione di tutto il mondo industriale non solo d'Europa e da connettere ai suoi risultati il più grande interesse nel mercato mondiale automobilistico.

Di questo importantissimo avvenimento la *Stampa Sportiva* si propone di occuparsi colla più ampia diffusione e colla maggior sollecitudine e interesse, e in attesa di dare ai suoi lettori a suo tempo ragguagli assunti di presenza sul campo della gara, verremo descrivendo in questi numeri le vetture che prenderanno parte alla grande lotta finale e esaminando le probabilità di vittoria a favore delle diverse nazioni.

Come i nostri lettori ricordano le nazioni che aranno in gara sono: Stati Uniti, Inghilterra,



Pelzer sulla Gardner Serpollet.

di circa 600 km., nelle vicinanze di Francoforte-Hambourg.

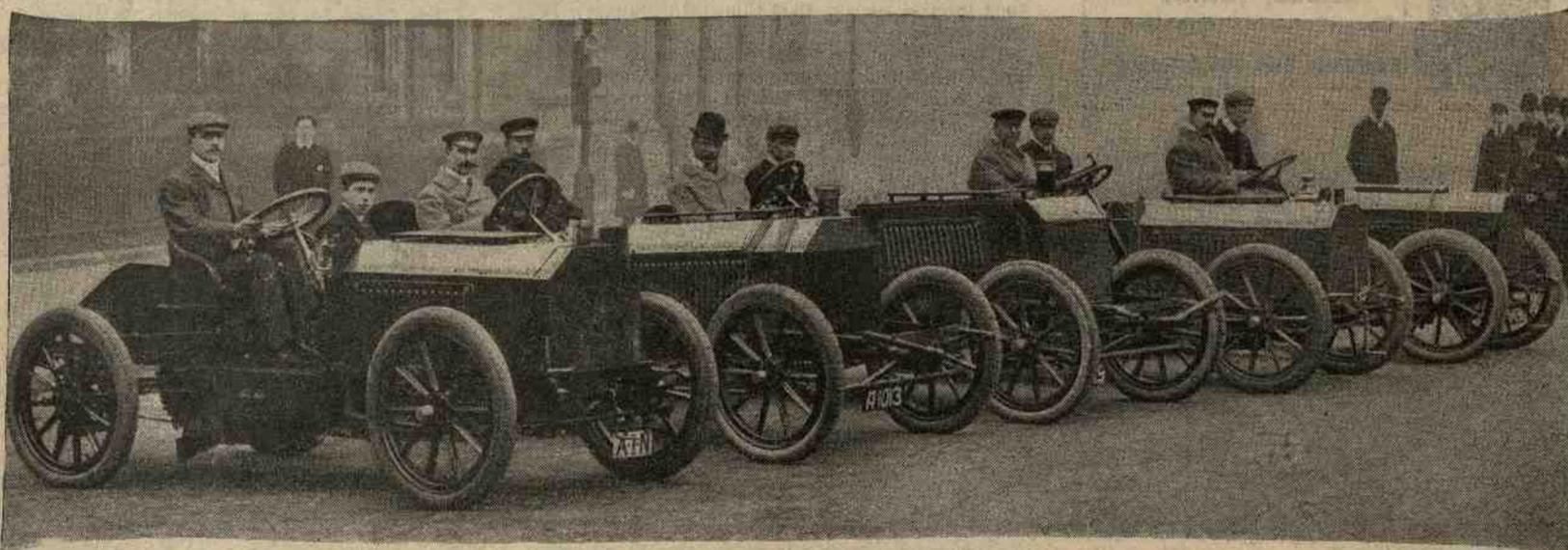
Alcune nazioni come la Svizzera, l'Austria, il Belgio, l'Italia ed anche la Germania, non avendo parecchie grandi marche che potessero contendersi l'onore di rappresentare le rispettive industrie nazionali alla grande prova, hanno designato senz'altro le tre vetture concorrenti, ma in alcuni

Clément junior sulla Bayard Clément.

grande lotta finale che si disputerà a Hombourg il 17 giugno.

L'interesse di queste gare preparatorie è naturalmente subordinato alle maggiori o minori *chances* che le diverse nazioni hanno di entrare come attori principali nella grande azione finale. Se quindi ha qualche interesse il conoscere come sarà composto il *team* americano (nel quale saranno certo rappresentate le marche *Winton* e *Peerless*), mentre quindi si attende con curiosità quale marca darà la terza vettura (*Opel* o *Benz*?) che dovrà colle due *Mercedes* completare l'*equipe* germanica, mentre quindi si attende di conoscere quali marche definitivamente saranno scelte a rappresentare l'industria inglese dopo le prove disputatesi la settimana scorsa nell'isola di Man, è però certo che il *great event* di questa vigilia di corse sarà dato dalle eliminatorie francesi.

Se si pensa che alla Francia spetta indubbiamente il vanto d'essere la culla e la patria dell'automobilismo, se si considera all'altissimo coefficiente che l'industria francese rappresenta nel mercato mondiale, se si ricorda che questo ambito trofeo della coppa Gordon-Bennett è sfuggito dalla Francia la prima volta per puro caso colla vittoria di Edge nella Parigi Vienna e la se-



Clifford Earp

S. F. Edge

Mark Maykeld

John Hargreaves

Stocks

I conduttori della Napier nelle eliminatorie inglesi.

Motociclette **ZEDEL** 2 $\frac{3}{4}$ HP **N.S.U.** 2 $\frac{3}{4}$ HP
 A VALVOLE COMANDATE ACCENSIONE A MAGNETE
 Depositari esclusivi per l'Italia: CORRADO FRÈRE e C. - Milano-Torino

conda per la vittoria di Jenatzy nella corsa inglese dell'anno scorso, se infine si nota che le vetture che scendono in Francia a eliminarsi sono in numero maggiore e certo di bontà non inferiore a quelle che parteciperanno alla lotta decisiva, appare evidente la verità di quanto asseriva un giornalista francese e cioè che le eliminatorie francesi saranno la Gordon Bennet n. 1, di quest'anno, mentre quella del Taunus sarà il numero 2.

Prima però di parlare delle eliminatorie francesi che si stanno per fare, diciamo qualche cosa sulle eliminatorie inglesi che si sono già disputate.

I concorrenti a queste gare erano le marche Darracq (fabbricati in Inghilterra) con tre vetture guidate da Edmond, Hémerly e Rawlisson, la casa Napier con cinque vetture montate da Edge, Stocks, Hargreaves, Earp e Mark Mayhew e la

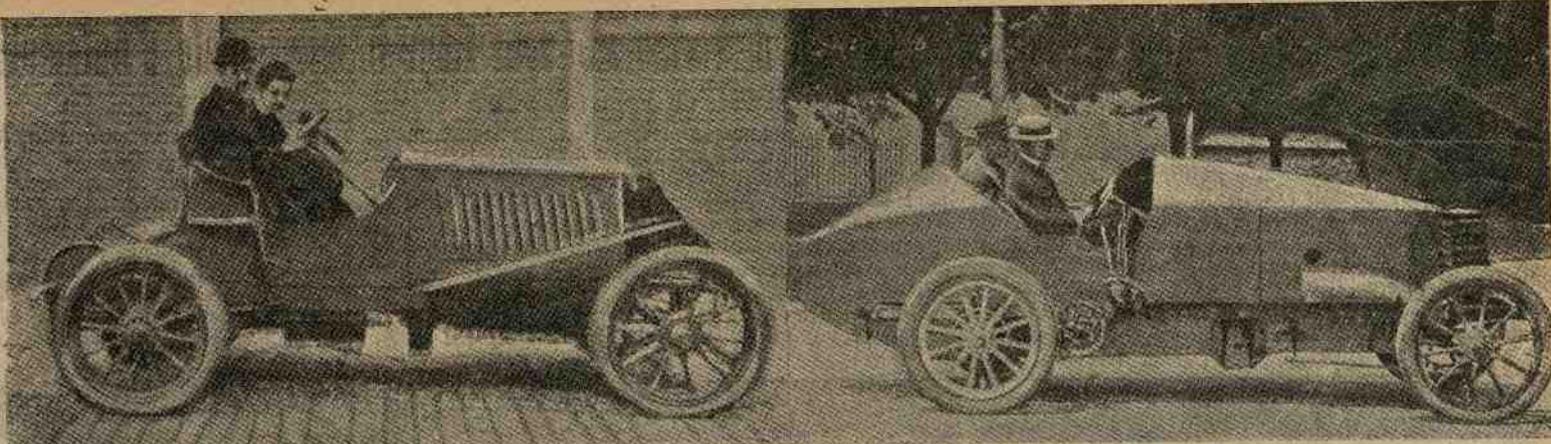
sorpassare il tempo massimo o il tempo minimo. Questo sistema di gara non era forse il migliore per scegliere delle vetture a cui non si chiedeva che della velocità, ma gli inglesi nel loro spirito pratico hanno poi pensato che il coefficiente della velocità non era sufficiente per dare la rappresentanza della loro industria a una marca e hanno escogitato questa specie di *reliability trial*.

Delle tre vetture Darracq che le officine G. and J. Weir Limited di Glasgow avevano costruite sui piani e indicazioni della grande fabbrica di Suresnes, quella di Hémerly non fu ammessa alla

Nelle prove di velocità un incidente occorre a Ceifford Earp che guidava una *Napier*, per cui al termine della corsa la vettura si rovesciava e il suo conduttore e suo fratello che era con lui si ferivano però leggermente.

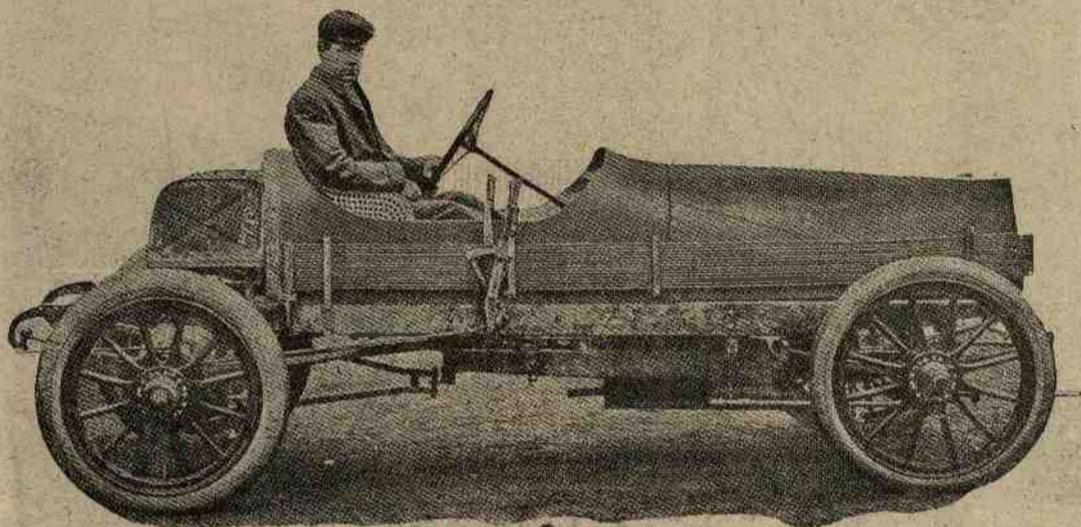
La classifica finale delle vetture inglesi alla Gordon Bennett venne così stabilita: S. J. Edge (90 HP *Napier*), Sidney Girling (96 HP *Wolseley*), Ch. S. Jarrot (96 HP *Wolseley*): supplenti: John Hargreaves (55 HP *Napier*), J. W. Stocks (55 HP *Napier*).

La maggior velocità nelle eliminatorie inglesi

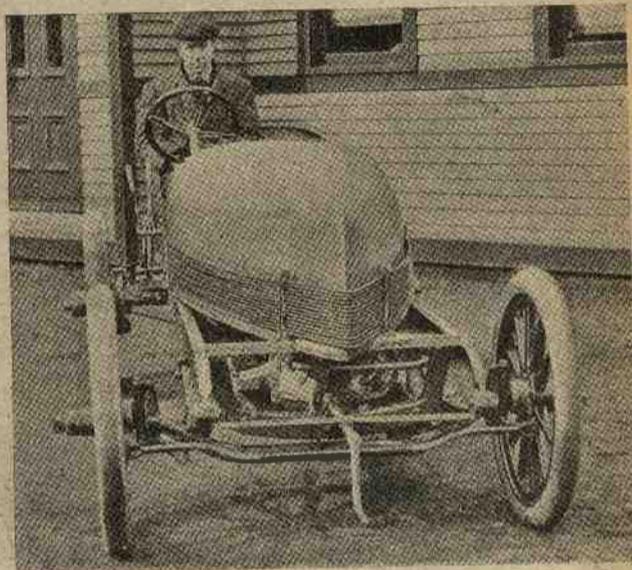


Henry Farman sulla 100 HP Panhard.

Rougier sulla 70 HP Turcat Mery.



A. Winton (americano) sulla Bullet N. 2 (90 HP. Winton).



P. Moers (americano) sulla 90 HP Peerless.

Casa Wolseley con tre vetture guidate da Jarrott, Girling e Campbell Muir.

Questa corsa (che era stata autorizzata da una legge speciale del parlamento) non era però organizzata col comune sistema della velocità e della resistenza, ma era invece a base di punti che erano assegnati in tre diverse prove, e cioè gara di velocità in piano, gara di salita e circuito di resistenza, tenendo conto del coefficiente dei freni, del *démarrage*, e della regolarità nel non

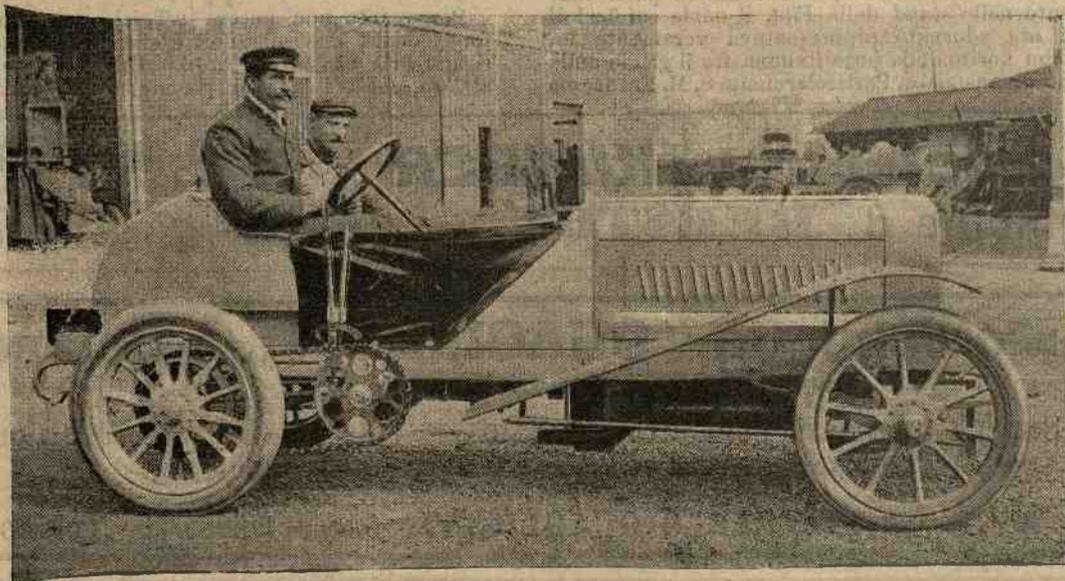
prova perchè eccedente il peso massimo di 1000 chilogrammi.

Nella prima giornata si eliminarono Rawlisson (*Darracq*) per rottura dell'asse del motore e Edmond per rottura del serbatoio della benzina. Così la grande Casa francese — a cui la nuova nazionalità inglese non fu punto favorevole — rimaneva esclusa dalla gara. Così pure si dovettero ritirare per guasti Campbell Muir con *Wolseley* e Mark Mayhew colla 100 HP *Napier*.

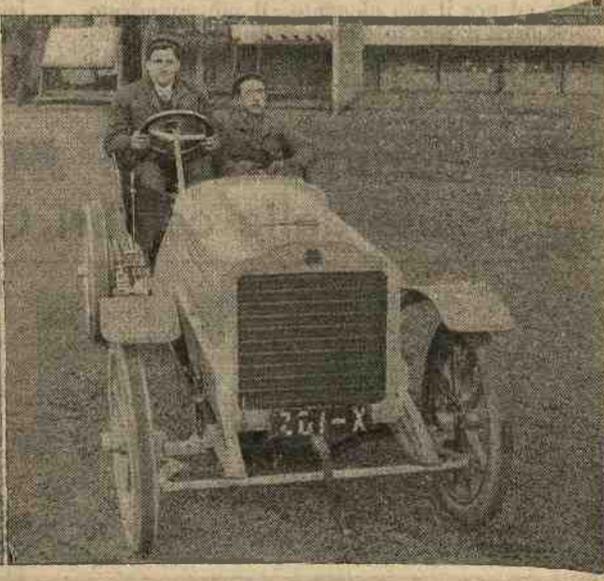
non toccò i 100 km. l'ora, quindi l'*equipe* dell'Inghilterra non si annuncia molto terribile.

Le eliminatorie francesi si corrono il 20 corrente, per cui allorchè uscirà questo nostro giornale molti già ne conosceranno i risultati.

Diamo ad ogni modo l'elenco dei partecipanti col numero di partenza (estratto a sorte) e la marca rappresentata e cioè:



Callois su Richard Brazier.



Thery su Richard Brazier.

Le vetture francesi della Gordon Bennett.

SAROLÈA

La Motocicletta trionfatrice del 1903

Rappresentanza per l'Italia:

MILANO - SECONDO PRATI - Via Cesare Correnti, 8

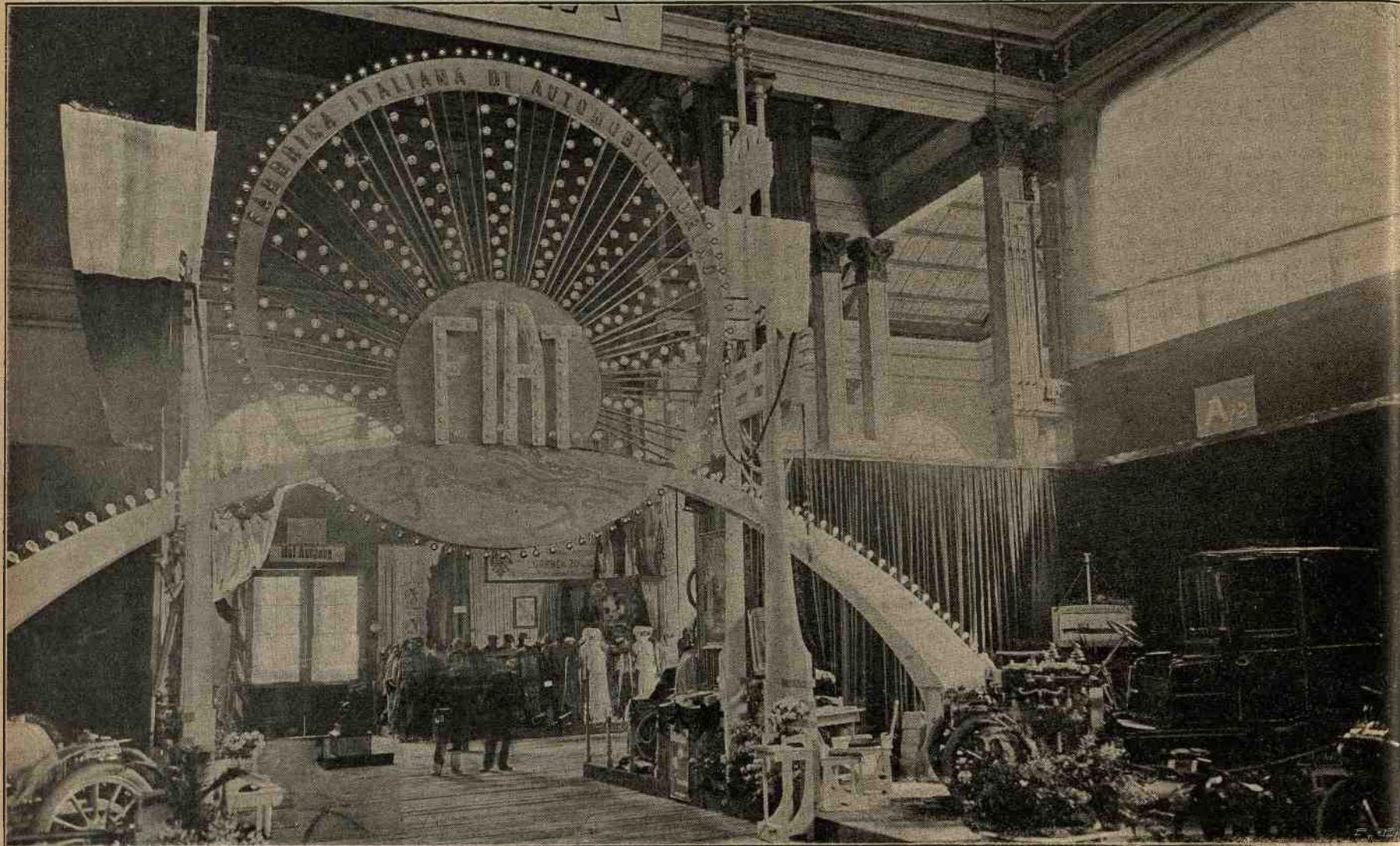
Il successo della Fabbrica Italiana d'Automobili di Torino all'Esposizione Internazionale d'Automobili di Vienna

Alla grande Esposizione Internazionale di Vienna hanno partecipato ufficialmente i governi d'Austria-Ungheria, Germania e Francia. L'Italia era rappresentata unicamente dalla Fabbrica Italiana di Automobili di Torino (*Fiat*), la quale ha avuto come competitori in questa grande gara dell'industria automobilistica le più rinomate fabbriche del mondo, come la *Mercedes* di Cannstadt, *Jacob Johner* di Vienna, *Daimler Motoren Gesellschaft* di Vienna, *Neustadt, Spitz, Wigner, Neue Automobil Gesellschaft* di Berlino, *Boch e Hollender* di

Figuravano nel suo stand 2 vetture 24 tonneau, tipo 1904, ed un elegantissimo *landaulet* 16 HP, oltre ad un motore da 16 HP, un *carter* e varie parti di ricambio. Specialmente il *landaulet*, colla sua tinta verde scuro, per la forma elegante, per il *comfort* che presentava, e per il modo con cui era costruito, destava in tutti la più grande ammirazione.

Una vettura da 24 HP era fuori dell'Esposizione per le prove, ed in tutti gli esperimenti cui fu

Giuseppe, che sa come anche la famiglia Reale Italiana adopera vetture *Fiat*, fu di una cortesia speciale per l'ing. Marchesi, rappresentante della Fabbrica Italiana, e rivolse al medesimo lusinghiere espressioni di compiacimento per l'intervento alla Mostra della grande Fabbrica Italiana, si dimostrò ammirato per la squisitezza della fattura delle vetture *Fiat*, si congratulò per i grandi progressi che l'Italia aveva fatto anche in questo ramo d'industria, e fece alla *Fiat* i migliori auguri di prospero avvenire.



Vienna, *L. Von Robert, Maurer Nesseldorfer, Wagembau Fabrik Gesellschaft, Bierenz, Aub, Opel, Darracq, Raweg, Scheibler Automobil Industrie* di Aachen, *Puch, Regensteiner, Haring e Richard* di Normenburg, *Panhard e Levassor, Mors, Renault, Decauville, Rochet Schneider, Tony Huber, Clément, De Dietrich, Peugeot, De Dion*, ecc. ecc. Lo stand della Fabbrica Italiana era collocato al posto d'onore ed era il più elegante, il più ammirato, e riscuoteva il plauso unanime di tutta l'aristocratica folla che si riversava incessantemente nelle eleganti sale dell'Esposizione.

sottoposta riportò veri trionfi, anche di fronte alle vetture *Mercedes*, per le quali a Vienna hanno una grande ammirazione.

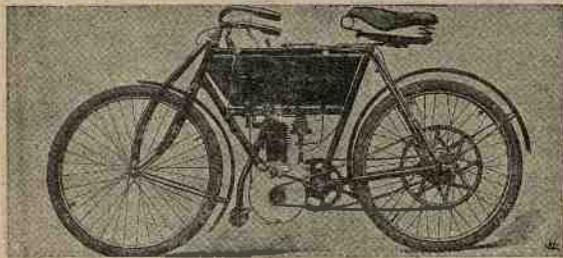
S. M. I. Francesco Giuseppe, gli Arciduchi, le Arciduchesse della Corte d'Austria che visitarono più volte l'Esposizione, si trattennero particolarmente nello stand della *Fiat*, il quale coi fiori di cui era adornato rappresentava veramente un lembo fiorito della terra italiana fra il grigio della capitale austriaca. Particolarmente S. M. Francesco

E l'ammirazione per la Fabbrica Italiana di automobili non è stata solamente platonica inquantochè la *Fiat* ha ricevuto numerose ordinazioni fra le quali quelle del Principe *Trauttmansdorff*, del marchese *Jurski*, del signor *Pollack*, del conte *Andrassy*, ecc.

Per quanto non ancora ufficialmente sappiamo da fonte sicura che alla *Fiat* è stato assegnato un Grand-Prix con targhetta d'oro del Governo austriaco, che è il miglior premio dell'Esposizione.

Sono arrivate le **Motociclette HUMBER**
uscite dalle celebri Officine d **BEESTON**

Agente **ECO FLAIG**
Generale: **MILANO**
Corso P. Nuova, 17



Motocicletta "QUAGLIOTTI", a Catena

CON MOZZO BREVETTATO **BDWDEN** - L. 950

Supera qualsiasi pendenza stradale — Velocità Km. 5-70 all'ora
Trasmissione a catena - 2 1/2 HP - Peso 50 Kilog.

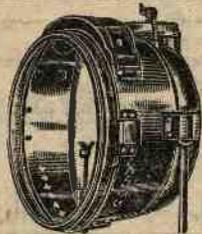
Rapp. Gen. per l'Italia: **CARLO QUAGLIOTTI** - Corso Re Umberto, 31 - Torino

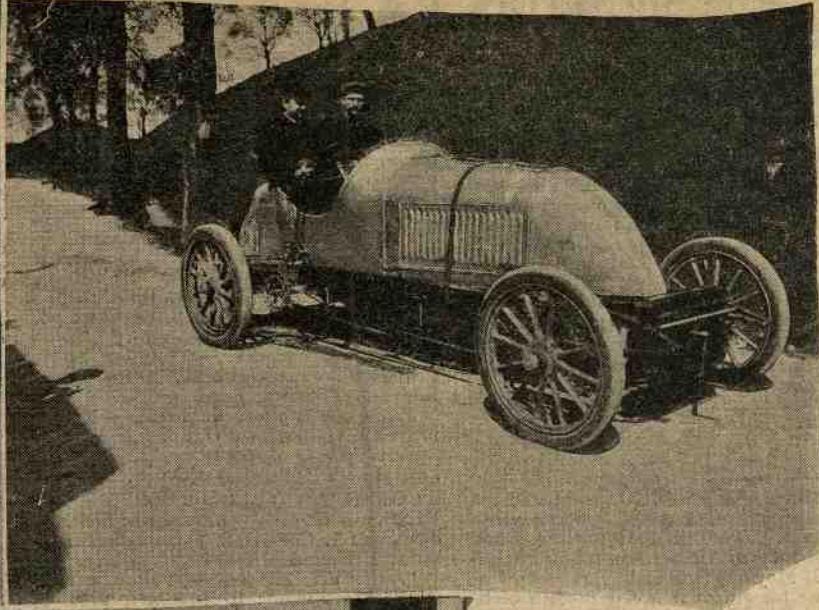
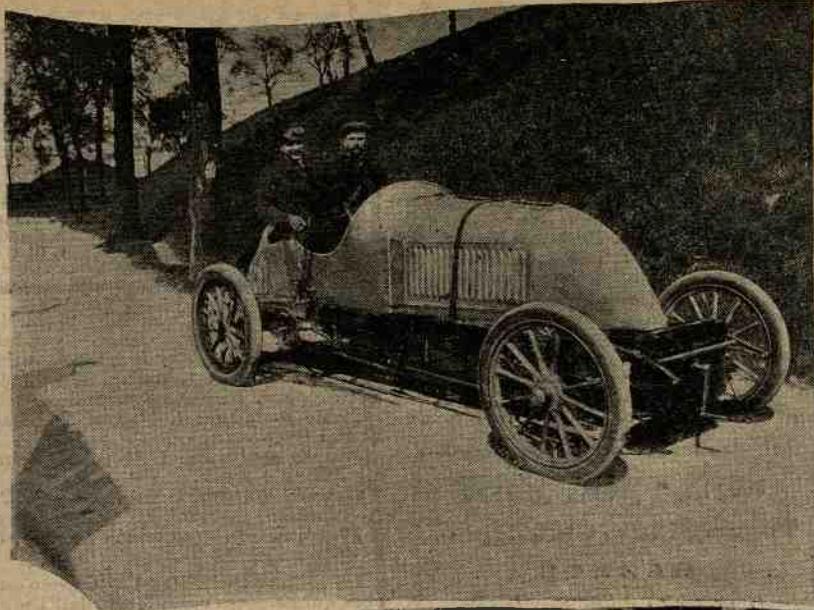
REJNA ZANARDINI & C.

MILANO - Bastioni Magenta, 14 - MILANO

Premiata Fabbrica di **FANALI E FARI** per Automobili

Specialità in Fari per Motociclette. — Premi a tutte le Esposizioni.

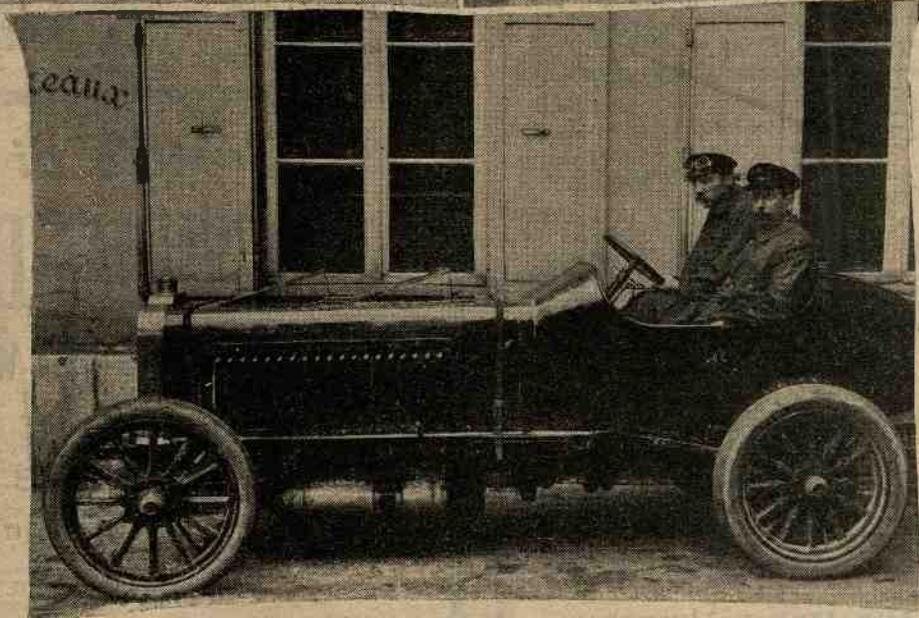




H. Fournier sulla 90 HP Hotchkiss.

A. Fournier sulla 90 HP Hotchkiss.

1. Gabriel, De Dietrich — 2. Baras, Darracq — 3. Hanriot, Bayard-Clément — 4. P. de Crawhez, Hotchkiss — 5. L. Théry, G. Richard-Brasier — 6. Le Blon, Gardner-Serpollet — 7. Salleron, Mors — 8. H. Farman, Pauhard et Levassor — 9. Rigolly, Gobron-Brillié — 10. H. Rongier, Turcat-Méry — 11. Jarrot, de Dietrich — 12. Béconnais, Darracq — 13. Gunders, Bayard-Clément — 14. Achille Fournier, Hotchkiss — 15. Caillois, G. Richard Brasier — 16. Chantaud, Gardner-Serpollet — 17. A. Léger, Mors — 18. Teste, Pauhard et Levassor — 19. Durav, Gobron-Brillié — 20. De la Touloubre, Turcat-Méry — 21. Baron de Forest, de Dietrich — 22. Wagner, Darracq — 23. A. Clément, Bayard-Clément — 24. Amblard, Hotchkiss — 25. Stead, G. Richard-Brasier — 26. Pelsler, Gardner-Serpollet — 27. Lavergne, Mors — 28. Tart, Pauhard et Levassor — 29. Alexander Buton, Gobron-Brillié.



Baras sulla 100 HP Darracq.

già una vittoria nella prima gara della Gordon Bennett, ha preparato delle vetture di 90 HP a *cardaw* — motore del tipo ben noto — a rivestimento di rame con accensione elettrica, magnete Eismann servente come distributore di corrente. Radiatore obliquo, messo in senso verticale attorno alla *capote*. Vettura piuttosto corta. Serbatoio in pressione sotto lo scappamento, ciò che permette di mettere il carburatore in alto presso le valvole.

Mors. La vincitrice della Parigi-Madrid si è degnamente preparata per riprendere un po' di quell'antica fama che vede tramontare attorno al suo nome. Il motore è alquanto modificato. L'albero *vilebrequin* è grandemente spostato dal piano medio dei cilindri, in modo che le bielle sono meno oblique nel periodo dell'esplosione e in tal modo viene sensibilmente diminuita la trepidazione e aumentato il rendimento del motore. Ogni cilindro con la scatola contenente le valvole è fatto da un blocco d'acciaio senza alcuna saldatura.

Lo *chassis* e gli assi sono in acciaio-nichel. La *Turcot-Mery* presenta solo due vetture da 70 HP.

De *Dietrich* presenta 3 vetture da 100 HP a 4 cilindri verticali, accensione a magnete, trasmissione a catena, radiatore sul davanti.

In un prossimo numero daremo notizie e illustrazioni sulle vetture Fiat che rappresentano l'Italia a questa grande prova.

La gara si disputerà sull'itinerario Rethel, Vouzier, Mezieres e il percorso di Km. 92 sarà per corso 6 volte per coprire la distanza complessiva di Km. 540.

Il nome dei guidatori, che raccoglie i più noti campioni del *teuff teuff*, una delle attrattive di questa prova, la quale rappresenterà soprattutto il massimo sforzo d'ogni fabbrica, è già nella conquista del proprio primato.

Naturalmente attorno ai diversi tipi che le grandi Case hanno preparato per questa prova si è conservato per quanto possibile il segreto, ma ormai sono venuti nel dominio del pubblico dei dettagli tecnici che noi riteniamo interessante

riassumere qui per i nostri lettori, accompagnandoli con alcune illustrazioni.

Bayard-Clément. — La giovane e promettente marca iniziata dal grande industriale Clément e che così brillantemente ha debuttato nel mondo sportivo, presenta tre vetture da 60 HP a tre velocità (60, 80 e 125 Km. l'ora), peso 850 Kg., trasmissione cardanica, accensioni con accumulatori.

Darracq, la grande fabbrica vinitrice in quasi tutte le grandi corse, presenta 3 vetture da 80, 90 HP, peso Kg. 950, trasmissione cardanica, duplice freno sulle ruote, capace di arrivare fino a 140 Km. l'ora.

Panhard. La vecchia e gloriosa marca che conta

zione avea solleticato il desiderio degli « *épistes* » di voler tirare di sciabola, *tentare non nocet*.

Un belga, il signor Goethals, più fortunato del suo compatriota Crokaert, è stato dichiarato dalla giuria vincitore del torneo, poi Berger e la falange degli « *épistes* ». Anche per la sciabola, proteste da parte dei tiratori e del pubblico. Una persona di spirito mi domandava sorridendo: voialtri italiani non partecipate a questi tornei... internazionali?...

O. Mattei.

La Scherma in Francia

La « Grande semaine de sarmes de combat » organizzata da alcune società sportive, è stata un nuovo trionfo per la spada da terreno.

Gli « *épistes* » dal loro debutto nel torneo del 1896 han fatto molti progressi, e questo torneo annuo internazionale se non avesse parecchi difetti organici e se potesse disporre di una giuria appassionata e competente, sarebbe il migliore impulso allo sviluppo della scherma di spada e degno compenso allo studio della gioventù schermistica.

Quest'anno un campione di spada non vi è. I signori Foust e Berger sono « *ex æquo* » i due vincitori del torneo, poichè ai sensi del regolamento, essendo stato *incruento* il loro assalto di venti minuti, furono ritenuti tutti e due come toccati.

Il pubblico incosciente ha applaudito; gli schermidori mormorano tuttora, poichè sebbene il Berger, che a buon diritto avea fiducia nella giuria, avesse rinunciato a continuare rilasciando

il primo premio al rivale, certo è che la giuria ha deciso che il titolo di campione resti al vincitore dell'anno precedente e lo « *challenge* » sia loro affidato sei mesi per uno!!!

Nella « *poule finale* » un incidente « *sensationnel* » s'è svolto nell'assalto tra il cap. Crokaert e Berger, campione « *ex æquo* ». La giuria ha attribuito un colpo al Crokaert quando tutti avevano visto la spada nel petto al Berger, il che nella migliore ipotesi, avrebbe determinato un incontro...

Il pubblico mormorò vivacemente, il Crokaert s'è ritirato dal torneo, la giuria volle osservare che il pubblico fosse per invito, in casa d'altri!!!

La « *Coupe internationale* » è stata guadagnata dall' « *équipe* » francese con una spiccata superiorità sulla belga e sull'inglese.

In quanto al torneo internazionale di sciabola, non posso farne le lodi. La tassa unica d'iscrizione

Pel Cross-country di Genova

Ricordiamo che domenica, 29, per opera dello Sport Pedestre e sotto il patrocinio del nostro Giornale, si svolgerà a Genova un grandioso *Cross Country* podistico sul percorso di 12 km., che indubbiamente riuscirà una grandiosa affermazione del più popolare degli sports. La gara è libera a tutti ed è dotata di ricchi premi, fra cui medaglie donate dal Ministero della pubblica istruzione e d'agricoltura, industria e commercio.



Sozier Motor Company
Plausburg (New York)

Il più grande Stabilimento del mondo dedicato esclusivamente alla fabbricazione di Motori a benzina per barche.

Chiedere preventivi e cataloghi agli Agenti Generali per l'Italia:
Ing. MAGNANO e ZUNINI - Savona.

Società LA MINERVE (Billancourt)

Vetturetta 7 HP

Chassis d'acciaio e Carrozzeria di lusso
L. 3000

Furgoni - Motori - Motori-dinamo
Chassis 8, 10, 15, 20, 25 HP
L. 3400, 4600, 6500, 8000, 10,500

Agente per l'Italia:
B. BORGHI, Via San Secondo, 52, Torino.

BENZINA GERMANIA
raffinata e rettificata

per Automobili, Motori d'imbarcazioni e per Illuminazione
Omnibus, Automobili per servizi pubblici.

EDOARDO BIETTI
MILANO - Via S. Nicolao 2 - MILANO.

Notiziario Sportivo

AUTOMOBILISMO

LA PRIMA RIUNIONE AUTOMOBILISTICA ITALIANA. — Presso la sede del Touring C. I. il giorno 24 si riuniranno i delegati dei clubs automobilistici italiani per discutere lo statuto della nuova Unione Automobilistica Italiana. Il club torinese sarà rappresentato dal conte di Briche-rasio, dall'avv. Goria-Gatti e dal cavaliere Agnelli.

CICLISMO

CORSE ALL'ESTERO. — La corsa internazionale di Angers è stata vinta da Mayer, 2. Poulain, 3. Rettich, 4. Rutt. Nelle corse di Amsterdam trionfò Schilling, 2. Meyers, 3. Piard. Huber ha vinto il gran premio ciclistico di Erfurt, seguito da Bader. Nella corsa di resistenza di Roubaix è

riuscito 1. Petit Breton, 2. Vanderstnyff, 3. Croupland.

IL CONVEGNO DI CASALPUSTERLENGO. — Al convegno parteciparono 25 Società con un complessivo di 500 ciclisti. La premiazione diede il seguente risultato:

Premio Unico. — Grande medaglia d'oro del Re alla Società di Casalbuttano, intervenuta con 70 soci, di cui 60 iscritti al T. C. I.

Premi alle Società. — 1. Sant'Angelo Lodigiano, 2. Vercelli, 3. Soresina, 4. Quinzano d'Oglio, 5. Codogno.

Premi alle Squadre. — 1. Audax, Lodi; 2. Palazzolo sull'Oglio; 3. Motociclette, Lodi; 4. Touring, Lodi.

Premi alle migliori uniformi. — 1. Cremona, 2. Quinzano d'Oglio.

Premi per la distanza. — 1. Vercelli, km. 116; 2. Quinzano d'Oglio, km. 76.

CORSE AL VELODROMO DI TORINO. — **Premio Atalanta.** — Podisti; decisiva: 1. Casalis, 2. Tarella, 3. Tarantella, 4. Nicola M., 5. Nay.

Premio del Pedale. — Prima prova, m. 1000, arrivano: 1. Nuvolari, 2. Borsotti, 3. Dellaferrera, 4. Negher, 5. Conti. Seconda prova, m. 2000, arrivano: 1.

Nuvolari, 2. Borsotti, 3. Negher, 4. Conti, 5. Dellaferrera.

Sono classificati: 1. Nuvolari, 2. Borsotti, 3. Negher, 4. Dellaferrera, 5. Conti.

Premio Valentino. — Prima prova, arrivano: 1. Dei, 2. Restelli, 3. Diana, 4. Taylor.

Nella seconda prova arrivano: 1. Diana, 2. Dei, 3. Taylor, 4. Restelli.

Sono classificati: 1. Dei, 2. Diana, 3. Restelli, 4. Taylor.

Segue il gran premio *La Ruota d'argento*, bic. con allenatori, chilometri 40.

Vi partecipano Giuppone allenato da Clément, Sartini, allenato da Brambilla, Ponzio, allenato da Moro, Brusoni allenato da Cedrino. Il genovese Carlevaro non è lasciato partire perchè mancante dell'allenatore.

**LE TOSSI
I CATARRI
LE BRONCHITI
LE POLMONITI
LA TUBERCOLOSI**

sono curate e guarite con l'uso del **GUAJACOLTERPIN** e del **GUAJACOLTERPIN-CLORICITOLICO** - Dose L. 3, 5 e 9. — **Farmacia e Laboratorio Chimico dell'Ospedale Maggiore di S. Giovanni Battista e Città di Torino**, diretta dal Cav. **CARLO ROGNONE**.

Ponzio arriva 1. in 40' 45", 2. Sartini a 14 giri, 3. Bruzoni, Giuppone caduto. **Repechage Gran Premio Torino.** — Motociclette, km. 5: 1. Baizet, in 3' 37" 4/5; 2. Giuppone, Ritirato Spadoni.

Prima semifinale: 1. Maffei, 2. Baizet, N. P.: Giuppone.

Seconda semifinale: 1. Moro, 2. Schremin, N. P.: Reale.

Decisiva (km. 10): 1. Moro, in 7' 25" 2/5; 2. Schremin, in 7' 26" 1/5. N. P.: Baizet.

Premio chiusura (motociclette: km. 5): 1. Spadoni, 2. Reale.

LA MILANO-GENOVA. — Ottimo esito ebbe questa corsa organizzata dall'Unione Sportiva di Milano unitamente all'Andrea Doria di Genova.

Nella categoria ciclisti giunsero tre

Aosta - Hôtel Suisse

Touring Club - Club Alpino

GARAGE

Il preferito dagli Sportsmen

Prezzi modicissimi. Bar. E. VIETTI, prop.

Cambio di velocità

“ SISTEMA DIAMANT ”

➔ a ruota libera (Free Wheel) comandata ➔

per

AUTOMOBILI e MOTOCICLI

(Brevetti in tutti gli Stati)

Qualità possedute:

Il lavoro resistente passivo è il minimo; Innesto istantaneo, siano la vettura ed il motore fermi o in marcia; Una sola leva o manubrio per qualsiasi numero di velocità, compresa la marcia indietro; Assolutamente silenzioso; La sola copia di ingranaggi comandata è in rotazione; Spazio occupato dall'apparato minimo; **“ RUOTA LIBERA ”**, o **“ RUOTA FISSA ”**, a piacere.

Cataloghi e disegni gratis e franco a richiesta

Per informazioni rivolgersi:

Diamant Speed Gear C.o - Trieste

Rapp. per l'Italia: **PESARO MAUROGONATO & C.** - Milano, Foro Bonaparte, 12



VINI FINI + + + +

+ + + PIEMONTESI

Casa E. di Mirafiore

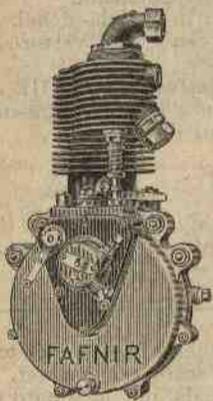
TENUTE

DI BAROLO E FONTANAFREDDA

ALBA (PIEMONTE)

DEPOSITO IN TORINO + +

+ + 8, VIA MARIA VITTORIA



Le primarie Fabbriche di Biciclette danno la preferenza nell'applicare i Motori alle loro macchine all'*insuperabile*

MOTORE

FAFNIR

per **MOTOCICLETTA**

Per ordinazioni rivolgersi:

Aachener Stahlwaaren Fabrik Actien Gesellschaft

AACHEN (Prussia).

FABBRICA DI AUTOMOBILI

M. CEIRANO e C. - Torino

Tipi 14 - 18 - 24 HP

Chiedere il Catalogo illustrato.

professionisti: 1. Rossignoli Giovanni a Pavia, ore 7,47; 2. Valeno Angelo di Milano, ore 8,11; 3. Sivocci Ugo, dell'Unione Sportiva Milanese, ore 8,11'1".

I. categoria, dilettanti. — 1. Albertario Paolo Pavia, ore 8,05; 2. Miracelli Ferruccio, Genova; 3. Mortara Francesco, Genova; 4. Galletti Carlo, Milano; 5. Conti Carlo, Milano; 6. Faravelli Francesco, Milano; 7. Salvi Silvio, Milano.

Seconda categoria dilettanti: 1. Albini Pierino, 2. Colombato Pietro, 3. Valtorta Urio, 4. Ghio Emilio, 5. Rava Augusto, 6. Origo Giuseppe, 7. Gaioni Mario, 8. Farina Gualtiero, 9. Focchi Basilio, 10. Trincheri Francesco, 11. Algeri Giuseppe, 12. Pavese Eberardo, 13. Chinali Umberto, 14. Levati Giacomo, 15. Bonati Angelo, 16. Sordo Giuseppe, 17. Warno Carlo, 18. Aimare Giovanni.

Marcia motociclistica. — Tapella, Galiano, Discorsi, Nazzari, Mainoni, Carrello, Corletta, Stucchi A., Caminada, Strada, Franchini, Sacchi, Griffini, Riva, Ricca, Zucchi, Ravasco.

LA PRIMA GITA DELL'AUDAX DI VENEZIA. — Intervenero gli audax: Aldo Cisotti, direttore di marcia, Mario Cisotti, Dorigo Giovanni e Zanetti Giuseppe, e gli aspiranti: Vettori Umberto e Bruschi Ferdinando.

S. SINIGAGLIA e CIA
Studio Tecnico via Andrea Doria, 8, Torino

TUBI METALLICI FLESSIBILI per Gas, Acqua, Vapore, Aria compressa, Olii minerali, Benzina. Resistono ad alte pressioni.

Originali dalla Metallhenschfabrik Florzheim (vorm Heh. Witzemann)

Partiti alle 5 da Mestre passarono per Zero, Quinto, Treviso, Oderzo, Portogruaro, S. Vito, fino a Pordenone, ritornando per Conegliano e Treviso a Mestre. In luogo delle 16 ore regolamentari in cui doveva effettuarsi la marcia essa si svolse due ore e mezza più presto. Se ciò fu un merito dei buoni garretti dei ciclisti è indiscusso, ma non è certo encomiabile se dovesse attecchire questo sistema di affrettare le marcie, riducendole a delle corse sotto il sole e la polvere con brevissime soste, senza nulla vedere e godere.

G. Z.
CONVEGNO AD ACQUI. — Il 17 del prossimo luglio si terrà ad Acqui un

grande convegno ciclistico sotto il patronato del Touring Club Italiano. Saranno assegnate numerose medaglie d'oro, d'argento e diplomi. Acqui, famosa per le sue acque termali sarà in quell'epoca nel suo massimo splendore, ed i ciclisti accesi si preparano ad accogliere i colleghi che qui converranno colla tradizionale ospitalità monferrina.

TOMMY HALL BATTUTO A TORINO. — Nella riunione del Motovelodromo Umberto I di Torino, si ebbero i seguenti risultati:

Premio traguardi (bic. dil.; m. 4000): 1. Nuvolari (6 traguardi); 2. Conti (3); 3. Borsotti (2).

Premio Ciclo-Podistico: 1. Negher, 2. Moretta; 3. Durio; 4. Martinengo; 5. Taylor.

Gran Premio Ruota d'Oro (km. 30) con allenatori, partono Hall (allen. Cissac), Giuppone (Clément), Brusoni (Reale) e Ponzio (Moro).

Dopo pochi giri Cissac accusando disturbi abbandona e poco dopo si ritira anche Hall, che in principio era già stato distanziato da Giuppone che ha fatto una splendida corsa.

Arrivano: 1. Giuppone, in 28' 28" 2/5; 2. Ponzio, a tre giri, in 30' 29" 3/5; 3. Brusoni, a 11 giri, in 35, 25" 1/5.

AL VELODROMO DI SAMPIERDARENA. — Sulla pista della Società Barabino è terminata la riunione ciclistica.

Nella gara dilettanti fu classificato: 1. Adriani, 1. Sobrero, 3. Polacco, 4. Luciano.

Seguì un match fra Bixio e Gramaglia di Torino. Quest'ultimo fu battuto dal genovese in entrambe le prove.

GLI AUDACES TARENTINI A BRESCIA. — Gli Audax della Vald'Avitio si recarono a Brescia a restituire la visita fatta da quella Sezione nel Trentino e gli audax bresciani mossero ad incon-

"La Vittoria,"

garantisce i pneumatici da qualsiasi sfuggita d'aria e perforazioni.

Flacone L. 4 (contro Vaglia)
Immenso successo

E. Balbi, Torino, Via Santa Teresa, 7.

trare i fratelli trentini a Salò in numero di 100.

Colla fanfara del club ciclistico *Leonessa d'Italia*, incontrati gli ospiti si ritornò in città ove s'accompagnarono i trentini in Municipio, ove furono ricevuti dagli assessori cav. uff. Cuzzetti, cav. Alberici e avv. Tarenzi.

LA CORSA CICLISTICA DELL'AUDACE CLUB DI ROMA. — Nella corsa ciclistica di 60 km., indetta dall'Audace Club, gli iscritti furono 13.

Lanza in ore 1,48'20", Gasperini Umberto, Spasiano, Micci, Galli, Graziosi, Azzali, Gasperini Virgilio, Baruffaldi.

LE CORSE A PARIGI. — Quindicimila persone assistettero al match Walthour-Bruni-Hall, disputato al Velodromo del Parco dei Principi. Walthour ha provato ancora una volta la propria superiorità sugli *stayers* europei, ed ha vinto senza lotta.

Corsa scratch. — Finale: 1. Mathieu, 2. Gardellin, 3. Juot, 4. Bourotte.

Corsa handicap. — Finale: 1. Mathieu, 2. Gardellin (italiano).

Corsa traguardi. Finale: 1. Jue, 2. Govez, 3. Mathieu.

Corsa di un'ora. — 1. Walthour, km. 82 e 676 m.; 2. Bruni a cinque giri; 3. Hall.

Corsa motociclette. — 1. Mario Thé, 2. Fossier, 3. Anzani (italiano).

Uno dei più grandi successi del SALÓN DI TORINO è stato il chassis

DE-DION BOUTON

che ha battuto uno dei più belli e interessanti records:

quello delle vendite

Come ognuno ha potuto constatare giornalmente il cartello delle vendite ha registrato qualche nuovo acquirente delle splendide vetturette

DE-DION BOUTON DA 10-12 HP

riconosciute da tutti come le **più pratiche**, le **più convenienti**, le **più sicure** e le **più economiche!**

Chiedere listini e condizioni all'Agente Generale per l'Italia della Casa De-Dion Bouton:

Ettore Nagliati - Via Ponte alle Mosse, 6, FIRENZE

CARLO MANTOVANI e C.

88, Via Saluzzo - TORINO - Via Saluzzo, 88

Biciclette INVICTA

Modelli di lusso speciali per viaggio

Modelli speciali per corsa su pista e su strada

Biciclette STEYR (già Swift)

della *Oesterreichische Waffenfabriks Gesellschaft di Steyr*, la più grande Fabbrica del mondo.

Chiedere il nuovo Catalogo

Fabbrica Italiana di
Accumulatori Elettrici Leggeri

BREVETTO GARASSINO 1899
10 Onorificenze TORINO - Via Artisti, 34 - TORINO 10 Onorificenze
ACCENSIONE TRAZIONE

Unica fornitrice del **Sindacato Concessionario** per l'Italia della
"Compagnie Parisienne des Voitures Electriques".
Procédés KRIÉGER.

LE VETTURE

TAURINIA

ammirate dagli intelligenti all'ultimo Salon di Torino (febbraio 1904) non sono da confondersi colle vetture popolari, benchè siano di prezzo **mitissimo** e di mantenimento **molto economico**.

MEDAGLIA D'ORO ALL'ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DI TORINO

Vetture sempre pronte per la prova e la consegna

Rivolgersi alla **SOCIETA TAURINIA - Via Principi d'Acaja, num. 37 - Torino.**

SCHERMA

GARA MILITARE A NOVARA. — Gara di spada. — 1. capitano Ferrari; 2. tenente Ponzi; 3. tenente Ravera.
Gara di sciabola. — 1. tenente Bertolini-Salimbeni; 2. capitano Astori; 3. tenente Renzo Verona.

GARE DI SCHERMA A LIVORNO. — La gara schermistica annuale tra gli ufficiali della Divisione di Livorno ha dato i seguenti risultati:
(Spada) primo capitano Rosso; secondo tenente Pelagatti.
(Sciabola) primo tenente Pepe; secondo tenente Graziani.

GARA DI SCHERMA AL 6° REGG. FANTERIA. — I premiati degli ufficiali sono: 1. premio, tenente Libertini; 2. premio, tenente Michelotti (spada).
Tra i sottufficiali si distinsero: il fur. magg. Corallo e il serg. tamb. Sacchi (sciabola).

2. premio divisi fra Archi e Fadini, 3. Ridolfi, 4. Roberts.

I concorrenti erano 54.

AUTOMOBILISMO

DE CATERIS BATTE IL RECORD MONDIALE. — Il barone De Caters ha coperto nei dintorni di Ostenda la distanza di 1 chilometro in automobile in 23", battendo così il record mondiale detenuto da Rigolly, cioè km. 156, m. 521 in un'ora. La vettura con cui fu compiuto il record è una Mercedes di 90 HP.

Corrispondenza

Lucca, Rubner. Per i programmi ci manca lo spazio. — Mede, Bidone. Idem. — Brescia, Chiappa. Attendiamo a suo tempo qualche fotografia dell'Esposizione. — Firenze, L. Marzotto. Grazie della corrispondenza mandataci ma abbiamo già il nostro informatore costi. — Genova, Frixione. Sempre buone le sue fotografie. Grazie. — Pordenone, Piccinini. Spediamo la fotografia richiestaci. — Novara, Fassio. Al prossimo numero. — Venezia, Zanetti. Spediamo fotografie, clichés e giornali. — Parigi, Mattei a Londra. Teniamo un corrispondente. Comunque non disinteressatevi. Saluti V. G.



Si avvisa che tutti gli articoli della RINOMATA FABBRICA
Alexander Coppel - Solingen

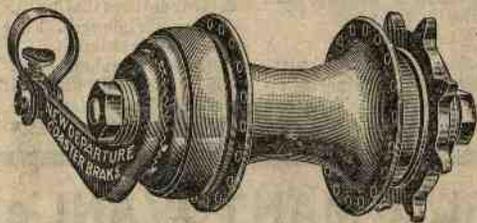
quali Tubi, Pedali, Freni,
Foderi, Teste di forcella,
Manubri, ecc., sono muniti
della seguente Marca depositata.



Rappresentante Generale per l'Italia:
G. VERNIZZI
Via San Sisto, n. 12
MILANO

I Mozzi "New-Departure", Mod. 1904
con FREE WHEEL e ireno a contro pedale

applicabili



a qualunque
bicicletta.

preferiti e adottati dai migliori Stabilimenti Americani e d'Europa
Sono insuperabili per qualità e funzionamento.

Dep. esclusivi per l'Italia: **C. Frera e C. - Torino-Milano**
Grandioso assort. Gomme ed Access. per Biciclette, Motocicli ed Automobili

Nel Gran Premio Motociclette
TORINO - 12-15 Maggio

1ª Batteria: **1° MAFFEIS**
1ª Semifinale: **1° MAFFEIS**
con Motocicletta

BARSCOTT

CARLO SCOTTI & C.
MILANO - Foro Bonaparte, 61 - MILANO

AUTOMOBILE CLUB ITALIANO - MILANO

Concorso di Turismo - Maggio 1904

Nella serie di prove importanti e ufficialmente controllate, che durarono 5 giorni, con un percorso di quasi 1000 Km., la vettura "Eisenach", 12 HP. del signor E. Maggioni giunse sempre **PRIMA** nella categoria, senza la minima panne, grazie ai

PNEUMATICI PIRELLI

che non richiesero neppure un colpo di pompa e conservarono la loro superficie intatta e liscia come all'uscire dalla Fabbrica.

Si è pubblicato il nuovo Listino Maggio 1904

PNEUMATICI PER AUTOMOBILI

Chiederne Copia a **PIRELLI & C.** MILANO TORINO NAPOLI

CONTINENTAL

Il Barone **Pierre De Caters**

ha stabilito il suo magnifico

RECORD MONDIALE

del Kilometro lanciato

coprendolo in **23** secondi, cioè

156 Km. e 521 m. all'ora

con Pneumatici



CONTINENTAL

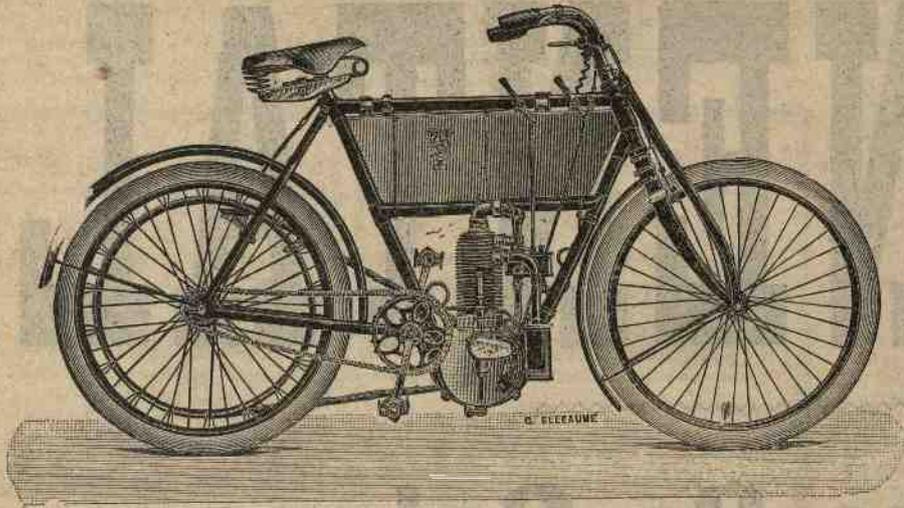


muniti della nuova copertura a grande resistenza.

Continental Caoutchouc e Guttapercha C. - Hannover

Deposito in Italia : Via Alessandro Manzoni, 38 - MILANO

Macchine di 3 $\frac{1}{2}$ - 4 $\frac{1}{2}$ - 6 HP - Modello da pista a 2 cilindri il più pratico che si conosca



La Motocicletta " GRIFFON "

2 $\frac{1}{2}$ HP effettivi - Tipo viaggio
è la Motocicletta più apprezzata in Francia

In tutte le corse francesi ha ottenuto i primi premi
Fa tutte le salite - Solida e semplice
Ha il vantaggio della leggerezza

I Modelli 1904 sono elegantissimi.

Agenti generali per l'Italia:

FABBRE & GAGLIARDI

TORINO

MILANO

Via Maria Vittoria, 20-22-24.

Piazza Macello, 23.

Catalogo a richiesta.

AUTO-GARAGE INTERNAZIONALE

Vendita esclusiva per l'Italia:

Automobili DARRACO Motociclette CLEMENT

Fari e Fanali " ALPHA " - Protettori " BILLET "

Consegna immediata dei nuovi Modelli 1904

AUTOMOBILI D'OCCASIONE

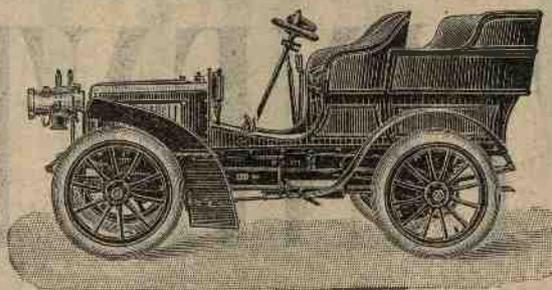
Deposito Pneumatici - Accessori - Pezzi di ricambio - Oli - Benzina - Grassi, ecc.

E. WEHRHEIM E C. - Corso Massimo d'Azeglio, 58 - TORINO - Telefono 17-59.

G. G. F^{LLI} CEIRANO

TORINO

Corso Vittorio Emanuele, 9



CEIRANO & C.

MILANO

Via Porta Tenaglia, n. 9

Automobili: PANHARD LEVASSOR - CHARRON GIRARDOT - CLEMENT BAYARD - BENZ PARSIFAL.

Vetturetta Popolare leggera, la più perfetta e conveniente.